Christian Bachelier

LA SNCF SOUS L'OCCUPATION ALLEMANDE

1940-1944

Rapport documentaire

ANNEXES (2)

Les déportations

Institut d'histoire du temps présent
Centre National de la Recherche Scientifique
44, rue de l'Amiral Mouchez 75014 Paris

ANNEXES (2)

Les déportations

Les documents recencés dans les annexes sont référencés dans le Rapport documentaire

ANNEXES (2)

Les déportations

I. L'expulsion des Juifs de Bade vers la zone sud

[1]- Note datée du 28 octobre 1940 des services de Vichy de la direction générale des Transports du secrétariat d'État aux Communications au chef de la délégation technique de la SNCF à Vichy.

[2]- Courrier datée du 10 novembre 1940 de la direction générale de la SNCF à la direction générale des Transports du secrétariat d'État aux Communications.

II. Le premier convoi de déportation de Juifs de France vers Auschwitz

[3]- Note datée du 10 mars 1942 de Dannecker, de la section anti-juive du Sipo-SD de France, sur la déportation de 1.000 Juifs vers l'Est (en allemand).

[4]- Note datée du 20 mars 1942 de Dannecker, de la section anti-juive du Sipo-SD de France, sur la déportation de 1.000 Juifs de Compiègne et Drancy (en allemand).

[5]- Télex daté du 20 mars 1942 de Dannecker, de la section anti-juive du Sipo-SD, à la RSHA IV B4 (Eichmann) ayant pour objet la déportation de 1.000 Juifs de Compiègne et Drancy (en allemand).

[6]- Note datée du 21 mars 1942 de Dannecker, de la section anti-juive du Sipo-SD de France, sur la surveillance du convoi de déportation de Juifs en instance de départ (en allemand).

[7]- Courrier daté du 24 mars 1942 de la division des Chemins de fer de la WVD Paris au représentant du chef du Sipo-SD auprès du MBHF (4 J) (en allemand).

[8]- Télex daté du 27 mars 1942 envoyé par Dannecker au RSHA (IV B 4), avisant du départ d'un convoi ce-jour (en allemand).

[9]- Courrier daté du 20 avril 1942 de l'Union générale des Israélites de France à Dannecker.

[10]- Courrier interne daté du 22 avril 1942 de la section anti-juive du Sipo-SD concernant l'envoi de fournitures au camp de concentration d'Auschwitz.

[11]- Duplicata de lettre de voiture du wagon de fournitures adressé au camp de concentration d'Auschwitz le 25 avril 1942 (accompagné d'un courrier daté du 19 avril 1961 de Paul Durand à Henri Michel, secrétaire général du Comité d'Histoire de la Deuxième Guerre mondiale, à ce sujet).

[12]- Télex daté du 28 avril 1942 envoyé par Dannecker au RSHA (IV B 4), avisant du départ d'un wagon de fournitures destinées aux Juifs déportés le 27 mars (en allemand).

III. La déportation par voiture cellulaire

[13]- Note manuscrite datée du 8 janvier 1941 du service central du Matériel de la SNCF à propos de la réparation d'une voiture cellulaire allemande (avec traduction allemande).

[14]- Courrier daté du 8 janvier 1941 de la division des Chemins de fer de la WVD Paris au service central du Mouvement pour l'addition d'une voiture cellulaire aux services de trains spéciaux de messagerie 5467/5466 (Berlin-Trèves-Paris et retour) (en allemand).

[15]- Télégramme-circulaire daté du 11 janvier 1941 de la division des Chemins de fer de la WVD Paris aux EBD Bordeaux, Paris-Sud, Chalons-sur-Marne, Nancy, aux RBD Sarrebrucke, Mayence, Karlsruhe, aux TK Bordeaux, Paris-Sud, Chalons-sur-Marne, ETRA Paris, Gruppe I de la WVD Paris, Übf Paris-Est, Paris-Austerlitz, au sujet du service de voiture cellulaire entre Bayonne et Gemersheim (en allemand).

[16]- Télex-circulaire daté du 29 janvier 1941 de la WVD Paris au sujet du service de voiture cellulaire Bayonne-Fribourg en Brisgau (en allemand).

[17]- Note datée du 26 mars 1941 de la division des Chemins de fer de la WVD Paris à la service central du Mouvement de la SNCF commandant une voiture cellulaire pour le train SF 831 du 27 mars de Paris-Est à Trèves (en allemand).

[18]- Télégramme-circulaire daté du 8 mai 1941 de la division des Chemins de fer de la WVD Paris, au sujet du service de voiture cellulaire Bayonne-Fribourg en Brisgau (en allemand).

[19]- Télégramme-circulaire daté du 27 juin 1941 de la division des Chemins de fer de la WVD Paris, au sujet du service de voiture cellulaire Bayonne-Gemersheim (en allemand).

[20]- Télex-circulaire daté du 2 décembre 1941 de la WVD Paris au sujet du service de voiture cellulaire sur le SF 831 (en allemand).

[21]- Télégrame daté du 30 décembre 1941 de la division des Chemins de fer de la WVD Paris, au service central du Mouvement de la SNCF, au sujet de la voiture cellulaire spéciale Paris-Dijon du 2 janvier 1942 (en allemand).

[22]- Courrier daté du 3 février 1942 de l'administration pénitentiaire de la Wehrmacht à Paris à la division des Chemins de fer de la WVD Paris, au sujet de l'emploi d'une voiture cellulaire SNCF le 6 février 1942 à destination de Dijon (en allemand).

[23]- Télégramme daté du 3 février 1942 de la division des Chemins de fer de la WVD Paris au service central du Mouvement de la SNCF, concernant la voiture cellulaire spéciale Paris-Dijon du 6 février 1942 (en allemand).

[24]- Télégramme daté du 5 mai 1942 de la division des Chemins de fer de la WVD Paris au service central du Mouvement de la SNCF, au sujet de la voiture cellulaire spéciale Paris-Trèves-Paris (en allemand).

[25]- Courrier daté du 9 juin 1942 du représentant en France du chef du Sipo-SD à la WVD Paris pour la formation d'un transport de prisonniers en voiture cellulaire de Paris à Trèves le 18 juin 1942 (en allemand).

[26]- Télégramme daté du 10 juin 1942 de la division des Chemins de fer de la WVD Paris au service central du Mouvement de la SNCF, à propos de la voiture cellulaire Paris-Trèves aller-retour (en allemand).

[27]- Courrier daté du 9 septembre 1942 du représentant en France du chef du Sipo-SD à la WVD Paris pour le transport de prisonniers à Trèves le 17 septembre 1942 (en allemand).

[28]- Télégramme daté du 11 septembre 1942 de la division des Chemins de fer de la WVD Paris au service central du Mouvement de la SNCF, à propos de la voiture cellulaire Paris-Trèves aller-retour (en allemand)

[29]- Courrier daté du 23 septembre 1942 du service central du Mouvement de la SNCF à la HVD Paris à propos des voitures à usage cellulaire.

[30]- Courrier daté du 7 octobre 1942 du représentant en France du chef du Sipo-SD à la WVD Paris pour l'exécution d'un transport de prisonniers de Paris à Compiègne (en allemand).

[31]- Courrier daté du 8 octobre 1942 de la HVD Paris au service central du Mouvement de la SNCF au sujet d'une voiture cellulaire spéciale Paris-Compiègne aller-retour (en allemand).

IV. La déportation des Juifs de France, à partir de l'été 1942

[32]- Courrier daté du 3 juin 1942 de la division des Chemins de fer de la WVD Paris au représentant du chef du Sipo-SD auprès du MBHF (4 J) (en allemand).

[33]- Note datée du 15 juin 1942 de Dannecker de la section anti-juive du Sipo-SD ayant pour objet la déportation future des Juifs de France (en allemand et traduite en français).

[34]- Note datée du 15 juin 1942 de Dannecker de la section anti-juive du Sipo-SD ayant pour objet l'exécution technique de nouveaux transports de Juifs de France (traduite en français).

[35]- Télex daté du 16 juin 1942 de Dannecker de la section anti-juive du Sipo-SD à la RSHA IV B4 (Eichmann) ayant pour objet la déportation des Juifs de France (en allemand, pièce d'instruction du procès Eichmann et traduction française).

[36]- Télex daté du 17 juin 1942 envoyé par Dannecker au RSHA, ayant pour objet trois convois de déportation de Juifs (en allemand).

[37]- Télex daté du 18 juin 1942 envoyé par Dannecker au RSHA, ayant pour objet les convois de déportation de Juifs de France (en allemand).

[38]- Note datée du 18 juin 1942 de Dannecker concernant les futurs convois de déportation de Juifs de France (en allemand).

[39]- Télex daté du 18 juin 1942 reçu du RSHA IV B 4 (Eichmann) par le commandant du Sipo-SD en France, sur l'expulsion des Juifs de France (en allemand).

[40]- Courrier daté du 19 juin 1942 de la HVD Paris au commandant du Sipo-SD en France (4 J) au sujet des trains spéciaux de travailleurs pour Auschwitz (en allemand).

[41]- Télégramme-circulaire daté du 19 juin 1942 de la HVD Paris aux EBD Paris-Nord, Paris-Est, Paris-Sud, Nancy, à la WVD Bruxelles, aux RBD Sarrebrucke, Oppeln, au sujet des trains spéciaux de travailleurs juifs pour Auschwitz (en allemand).

[42]- Télégramme-circulaire daté du 23 juin 1942 de directeur de l'Exploitation de la Reichsbahn aux directions d'Exploitation Ouest d'Essen, Est de Berlin, aux HVD Paris et Bruxelles, à la BbV Utrecht et à la RBD Oppeln, au sujet des trains spéciaux d'acheminement de la main-d'œuvre juive de France, de Belgique et des Pays-Bas pour Auschwitz (en allemand).

[43]- Brouillon de la note datée du 26 juin 1942 de Dannecker portant directives pour l'expulsion des Juifs (en allemand).

[44]- Courrier daté du 2 juillet 1942 de la HVD Paris au commandant du Sipo-SD en France (4 J) au sujet des convois de déportation de Juifs de France (en allemand).

[45]- Note datée du 9 juillet 1942 de la section anti-juive du Sipo-SD de Paris sur les conférences horaires des trains de déportation de Juifs de France (en allemand).

[46]- Note datée du 18 juillet 1942 de la section anti-juive du Sipo-SD de Paris sur les trains de déportation de Juifs (en allemand).

[47]- Note datée du 28 juillet 1942 de la section anti-juive du Sipo-SD en France sur la déportation de Juifs de France occupée et non occupée (en allemand).

[48]- Courrier daté du 30 juillet 1942 du commandant du Sipo-SD en France (IV J) au chef d'État-major du MBHF, au sujet de l'opération contre la juiverie en France (en allemand et traduction française).

[49]- Note datée du 5 septembre 1942 de la section anti-juive du Sipo-SD en France sur l'expulsion des Juifs (en allemand).

[50]- Télex daté du 23 septembre 1942 envoyé par Röthke au RSHA, avisant du départ d'un convoi ce-jour (en allemand et traduction française).

[51]- Télex daté du 19 décembre 1942 reçu du RSHA IV B 4 (Eichmann) par le commandant du Sipo-SD en France sur l'expulsion des Juifs de France (en allemand).

[52]- Courrier daté du 20 janvier 1943 de Himmler à Ganzenmüller (en allemand).

[53]- Télex daté du 25 janvier 1943 reçu du RSHA IV B 4 par le commandant du Sipo-SD en France sur la déportation de Juifs du camp de Drancy vers Auschwitz (en allemand).

[54]- Télex daté du 3 février 1943 envoyé par Röthke au RSHA, avisant du départ d'un convoi ce-jour (en allemand).

[55]- Télex daté du 30 septembre 1943 envoyé par Röthke au RSHA, concernant le convoi de Juifs du 7 octobre 1943 (en allemand).

[56]- Télex daté du 20 octobre 1943 envoyé par la section anti-juive du Sipo-SD de France au RSHA, concernant le convoi de Juifs du 28 octobre 1943 (en allemand).

[57]- Courrier daté du 22 octobre 1943 de la section anti-juive du Sipo-SD en France à la WVD Paris au sujet du convoi de Juifs du jeudi 28 octobre 1943 partant de la gare de marchandises de Bobigny vers Auschwitz (en allemand).

[58]- Télex daté du 23 octobre 1943 reçu du RSHA IV B 4 par le commandant du Sipo-SD en France sur l'expulsion de Juifs de France (en allemand).

[59]- Télex daté du 13 novembre 1943 envoyé par Röthke au RSHA, concernant le convoi de Juifs du 20 novembre 1943 partant de la gare de Bobigny vers Auschwitz en Haute-Silésie (en allemand).

[60]- Courrier daté du 16 novembre 1943 de la section anti-juive du Sipo-SD en France à la WVD Paris, au sujet du convoi de Juifs du samedi 20 novembre 1943 (en allemand).

[61]- Télex daté du 16 novembre 1943 reçu du RSHA IV B 4 (Eichmann) par le commandant du Sipo-SD en France sur l'expulsion de Juifs de France (en allemand).

[62]- Courrier daté du 2 décembre 1943 de la section anti-juive du Sipo-SD en France à la WVD Paris, au sujet du convoi de Juifs du 7 décembre 1943 (en allemand).

[63]- Télex daté du 7 décembre 1943 envoyé par la section anti-juive du Sipo-SD en France au RSHA, avisant du départ ce-jour d'un convoi de déportation de Juifs de la gare de Bobigny vers Auschwitz (en allemand).

V. L'embarquement des déportés

[64]- Témoignages extrait de Amicale d'Oranienburg-Sachsenhausen, *Sachso* (1981).

[65]- Témoignage extrait de Joseph Onfray, *L'Âme résiste* (1948).

[66]- Témoignage extrait de Jean de Montangon, *Un saint-cyrien des années 40* (1987).

[67]- Horaire du train spécial du Portet-Saint-Simon au Bourget-Drancy les 24-25 août 1942 établi par la Délégation technique SNCF à Vichy.

VI. Le passage des trains de déportation

[68]- Extrait de l'étude historique de Jean-Pierre Harbulot sur *Une famille de déportés* (1994).

[69]- Témoignage extrait de Amicale de Ravensbrück et Association des Déportées et Internées de la Résistance, *Les Françaises à Ravensbrück* (1965).

[70]- Extraits des témoignages collectés par le Comité d'Histoire de la Deuxième Guerre mondiale.

[71]- Témoignage de Maurice Lemaire, président régional Nord de Résistance-Fer, avril 1966.

VII. Les cheminots, messagers clandestins des déportés

[72]- Témoignages extraits de Amicale d'Oranienburg-Sachsenhausen, *Sachso* (1981).

[73]- Témoignages extraits de Amicale de Ravensbrück et Association des Déportées et Internées de la Résistance, *Les Françaises à Ravensbrück* (1965).

[74]- Témoignage extrait de Catherine Ammar, *Nos Nuits* (1970).

[75]- Extrait de l'étude historique de Jean-Pierre Harbulot sur *Une famille de déportés* (1994).

[76]- Extrait du catalogue du Musée de Dachau.

VIII. La circulation de l'information autour de la déportation

[77]- Extrait de l'étude historique de Jean-Pierre Harbulot sur *Une famille de déportés* (1994).

IX. Comptes rendus ferroviaires des déportations

[78]- Extrait du *procès verbal* de la séance 30 septembre 1942 du Conseil d'administration de la SNCF.

[79]- Extrait de la *sténo* revue et corrigée de la séance 30 septembre 1942 du Conseil d'administration de la SNCF.

[80]- Extrait du *procès verbal* de la séance 28 octobre 1942 du Conseil d'administration de la SNCF.

[81]- Extrait de la *sténo* revue et corrigée de la séance 28 octobre 1942 du Conseil d'administration de la SNCF.

[82]- Extrait du *procès verbal* de la séance 5 mai 1943 du Conseil d'administration de la SNCF.

[83]- Extrait de la *sténo* revue et corrigée de la séance 5 mai 1943 du Conseil d'administration de la SNCF.

[84]- Bordereau de l'"historique de la Délégation technique SNCF de Vichy" (octobre 1944).

[85]- Extraits de l'"historique de la Délégation technique SNCF de Vichy 1940-1942" (début 1943).

[86]- Extraits de l'"historique de la Délégation technique SNCF de Vichy 1943" (début 1944).

X. L'état de l'information sur les convois de déportation au printemps 1945

[87]- *Les Absents, bulletin d'information de l'Association des Parents et Amis des Familles françaises israélites déportées en Allemagne*, 1er mars 1945.

[88]- Extraits de Ministère de la Guerre, État-major de l'Armée, 5e Bureau, *Documentation sur les camps et prisons de déportés politiques et raciaux*, secret.

XI. Le paiement des transports de déportation

[89]- Réquisition par l'intendant de Police de Nice de 3 compartiments de voyageurs de Nice à Rivesaltes, le 11 novembre 1942.

[90]- Double administratif dactylographié de la lettre du secrétaire général de la préfecture régionale de Bordeaux adressée au chef de gare principal de Bordeaux-Saint-Jean, juillet 1942.

[91]- Courrier du directeur de la Police municipale de Paris, au service commercial de la SNCF, le 25 juillet 1942.

[92]- Courrier du chef de la division du trafic voyageur, au préfet délégué du Loiret, le 15 septembre 1942.

[93]- Courrier du chef du détachement de la Police allemande de Sûreté à Bordeaux, à la section des affaires juives de la préfecture régionale de Bordeaux, le 30 janvier 1943.

[94]- Courrier du secrétaire général de la préfecture régionale de Bordeaux, au chef du détachement de la Police allemande de Sûreté à Bordeaux, le 16 mars 1943.

[95]- Relevé des transports des internés et expulsés effectués pour le compte du département de la Haute-Garonne pendant le 1er trimestre 1944.

[96]- Facture SNCF des transports des internés et expulsés effectués pour le compte du département de la Haute-Garonne pendant le 1er trimestre 1944.

[97]- Courrier du secrétaire général pour la Police de Toulouse, au préfet de la Haute-Garonne, 16 novembre 1944.

[98]- Note de la 1er division, service des Camps, au chef de camp de Noé, 27 novembre 1944.

[99]- Note de la 1er division, service des Camps, au chef de la subdivision de la Compabilité des Recettes de la SNCF, 16 décembre 1944.

[100]- Deux factures de la Compagnie française des Tramways électriques et Omnibus de Bordeaux, au service des affaires juives de la préfecture de la Gironde, 27 juillet 1942.

[101]- Lettre-circulaire du ministre des Communications du Reich et directeur général de la Reichsbahn, aux Reichsbahndirektionen, le 26 juillet 1941.

[102]- Télégramme de la division financière de la Reichsbahn, adressé aux RBD de Karlsruhe, Cologne, Sarrebruck, aux HVD de Bruxelles et Paris, au Bbv d'Utrecht, le 14 juillet 1942.

[103]- Courrier du Dr. Siegert, chef des Affaires financières et économiques, du RFSS, au ministre des Finances du Reich, le 17 août 1942 (en allemant et traduction partielle).

[104]- Note du Referat Kallenbach, du ministère des Finances du Reich, au Ministerialdirigent Dr. Litter, le 25 août 1942.

[105]- Note du Dr. Litter, du ministère des Finances du Reich, à Kallenbach, le 2 septembre 1942.

[106]- Brouillon de lettre du ministère des Finances du Reich, au RFSS, septembre 1942.

[107]- Note du ministère des Finances du Reich, septembre 1942.

[108]- Courrier de Kallenbach, du ministère des Finances du Reich, au RFSS, 28 septembre 1942.

[109]- Facture des Chemins de fer néerlandais adressée au chef du Sipo-SD pour les Pays-Bas, le 15 mai 1944.

[110]- Facture des Chemins de fer néerlandais adressée au chef du Sipo-SD pour les Pays-Bas, le 31 août 1944.

I.

L'expulsion des Juifs de Bade vers la zone sud

(1)

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Direction Générale
des Transports

Services de VICHY

VICHY, le 28 Octobre 1940

N O T E

pour Monsieur S C H U T Z

Chef de la Délégation Technique de la S.N.C.F.
à VICHY

Le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Intérieur, prescrit aux Préfets de la zone libre de refouler tout convoi d'Israélites venant d'ALLEMAGNE et dirigés par les Autorités d'occupation sur la zone libre.

Par conséquent, veuillez prendre toutes les dispositions nécessaires :

a) pour arrêter tout convoi de cette nature, dès qu'il entre en zone libre ;

b) prévenir immédiatement le Préfet du Département des mesures qui auront été prises ;

c) nous aviser.

L'Inspecteur Principal
des Transports,

JUSSEAUD.

(2)

u

convois de Juifs venant d'Allemagne

10 Novembre 1940

Monsieur le Ministre,

D 149117/0

Par une communication du 28 Octobre 1940 adressée à notre Délégation Technique de VICHY, vous avez bien voulu nous faire part de la décision prise par M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Intérieur, de faire refouler les convois d'Israélites venant d'ALLEMAGNE et dirigés sur la zone libre par les Autorités d'occupation ; vous nous demandez en conséquence de prendre toutes dispositions nécessaires pour arrêter, dès qu'il entre en zone libre, tout convoi de cette nature, en vous avisant immédiatement et en prévenant également le Préfet du Département intéressé.

M. Bénité
Je ne refoulerai pas sur le sen final !
13/11

J'ai l'honneur de vous faire connaître que les instructions utiles ont été données, conformément à votre désir, pour l'exécution de ces prescriptions.

Nous espérons toutefois que de telles mesures n'auront pas à être appliquées, car nous pensons que des accords gouvernementaux auront réglé au préalable, dans tous leurs détails, les problèmes que pose la migration des populations dont il s'agit.

Nous nous permettons de vous signaler que si, exceptionnellement, le cas se présentait, l'arrêt de convois que nous n'aurions pas la possibilité de garer dans une ville convenablement choisie, entraînerait des frais élevés pour la Société Nationale (immobilisation de matériel, stationnement prolongé de locomotives et de personnel de conduite) et créerait des difficultés à l'autorité civile (notamment pour l'hébergement et le ravitaillement des voyageurs transportés).

En tout état de cause, le matériel des trains devrait être libéré aussitôt et ne pourrait être laissé à la disposition des Préfets pour abriter les évacués.

Dans ces conditions, nous vous prions instamment, Monsieur le Ministre, de bien vouloir intervenir auprès de M. le Ministre Secrétaire d'Etat à l'Intérieur, afin que

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications
Direction Générale des Transports,
VICHY

AVISE : Service Central du Mouvement
M. le Président FOURNIER

les transports en cause qui pourraient éventuellement avoir lieu, soient exécutés suivant un programme établi d'accord avec les Autorités allemandes et que ce programme nous soit communiqué à l'avance.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Directeur Général,

Signé : LE BESNERAIS.

II.

Le premier convoi de déportation de Juifs de France vers Auschwitz

POLICE D'ISRAEL
QUARTIER GENERAL 6-ème BUREAU

משטרת ישראל
המטה הארצי לשכה 06

54

(3)

IV J SA 24 a
Dan/Bir

Paris, den 10.3.1942

Betr.: Deportierung von 1000 Juden nach dem Osten.

1.) Vermerk :

Bei der Judenreferenten-Besprechung am 4.3.1942 in Berlin (RSHAx- IV B 4 -) habe ich erneut auf die Dringlichkeit sofortiger Deportierung der in Compiègne sitzenden Juden verwiesen.

//-Obersturmbannführer Eichmann hat Abnahme dieser Juden noch im Monat März zugesagt.

Ich habe folgendes vereinbart: Durch FS wird von hieraus schnellstens an RSHA - IV B 4 - gemeldet, wer Transportkosten bis zu dem als Zwischenaufenthalt vorgesehenen KZ Auschwitz/OS trägt und ob Zugbegleitung (Feldgendarmerie) bis zum Bestimmungsort gestellt werden kann.

Die zur Deportierung kommenden Juden dürfen höchstens 50kg Gepäck mit sich führen und müssen Verpflegungsrationen für 3 Wochen mitbekommen.

Vor allem wird darauf gesehen, daß das Schuhwerk in Ordnung ist und jeder Jude mindestens eine Decke bei sich hat.

Wegen der Vermögensfrage muß noch mit der Dienststelle des Militärbefehlshabers verhandelt werden.

Bei Abgang des Transportes ist dem RSHA eine Transportliste zu überstellen. Der Transportführer erhält gleichfalls eine Liste, die er in Auschwitz abzugeben hat.

./.



Als Termin ist der 23.3.1942 vorgesehen. Bis dahin können die oben genannten Punkte geregelt werden.

Besonderer Weisung des SS-Obersturmbannführer Eichmann gemäß sollen in Mischehe lebende Juden vorläufig von der Deportierung verschont bleiben.

2.) SS-Sturmbannführer L i s c h k a

mit der Bitte um Kenntnisnahme vorgelegt.

3.) Durchschlag verbleibt zur sofortigen Weiterbehandlung bei IV J.

SS-Hauptsturmführer

Abschrift.

Nationalitätenaufstellung der Deportationsjuden.

Franzosen	721	+ 9 Lazarett
Polen	75	
Russen	59	
Türken X	36	
Dänen X	21	
Griechen	16	+ 1 Lazarett
Ungarn X	12	
Deutsche	12	
Litauer	8	
Italiener X	4	
Spanier X	3	
Ägypter	2	
Letten	2	
Luxemburger	1	
Bulgaren X	1	
Schweizer	1	
Holländer	1	
Portugiesen X	3	
Staatenlose	26	
Afghanen	1	
Insgesamt	1 003	+ 10 Lazarett

(4)

XIV6-17

IV J SA 24
Dan/Bir

Paris, den 2o.3.1942

Betr.: Abtransport der 1000 Juden aus Compiègne bezw. Drancy.

1.) Vermerk :

Am 2o.3.42 rief ᛋᛋ-Obersturmführer Nowak vom RSHA - IV B an um mitzuteilen, daß seitens des Reichsverkehrsministeriums nunmehr der Fahrplan für den Transportzug festgelegt ist, und zwar Abfahrt in Paris am 28.3.1942, Ankunft in Auschwitz am 3o.3.42 gegen 5 Uhr früh.

Entgegen den hiesigen Ersuchen werden nicht Güterwagen, sondern Personenwagen gestellt werden. Es handelt sich um sog. Coupé- Wagen. Anderes Material kann nicht gestellt werden, da die Wagen im Rücklauf mit russischen Zivilarbeitern besetzt sind.

Die Frage der Zugbewachung wird dadurch allerdings wesentlich erschwert. (Ich habe darüber dem ᛋᛋ-Obersturmführer Nowak gegenüber nachdrücklichst hingewiesen.) Mit Assessor Nährich von der Gruppe Polizei des Militärbefehlshabers habe ich diesen Punkt besprochen. Er will sofort mit dem Ia-Offizier des Kommandostabes Fühlung nehmen.

2.) Zum Vorgang.

ᛋᛋ-Hauptsturmführer

(5)

R. F. SS
Sicherheits-Dienst
Nachrichten-Uebermittlung

XXIV B-17

Aufgenommen	Befördert	Raum für Eingangsstempel
g Monat Jahr Zeit	Tag Monat Jahr Zeit	
. März 1942 durch	20. März 1942 durch	
	Verzögerungsvermerk	
Nr. 4750		
elegramm — Funkspruch — Fernschreiben — Fernspruch		

IV J SA 24
Dan/Bir

Paris, den 2o.3.1942

D r i n g e n d !

An das
Reichssicherheitshauptamt
- IV B 4 -

B e r l i n

Fernschreibstelle RSHA: Sofort fernmündlich an IV B 4 geben, da Telefonleitung Paris-Berlin gestört.

Betr.: Abtransport der 1000 Juden aus Compiègne bezw. Drancy.
Vorg.: Fefngespräch zwischen SS-Hauptsturmführer Dannecker und SS-Obersturmführer Nowak vom 2o.3.42.

Der Militärbefehlshaber hat nunmehr als endgültige Entscheidung mitgeteilt, seinerseits keine Bewachungskräfte für den Transport stellen zu können.

Da nunmehr von hier aus bezüglich der Wachmannschaften nichts weiteres veranlaßt werden kann, bitte ich mit dem OKH Verbindung aufzunehmen, da von dort auch der Befehl zur Inhaftierung und Deportierung dieser Juden über das Führerhauptquartier erwirkt wurde.

Sofortige Behandlung ist erforderlich, da eine Hinauszögerung über den 28.3.42 des Transportabganges aus Prestigegründen nicht verantwortet werden kann.

A. Knochen

(6)

XXVG-1 J

IV J SA 24 Paris, den 21.3.1942
Dan/Bir

Betr.: Bewachung des bevorstehenden Judentransportes.

1.) Vermerk:

Am 21.3.42 habe ich mit dem RSHA -IV B 4 - (SS-Obersturmführer Nowak) vereinbart, daß der Transport im besetzten französischen Gebiet durch französische Gendarmen bewacht wird, wobei ein SS-Führer oder Offizier als Transportführer mitfährt.

Ab Grenzübergang Neuburg (?) wäre Übernahme durch deutsche Ordnungspolizei erwünscht. Es wurde zugesagt, entsprechende Verhandlungen in Berlin zu führen und im Laufe des 23.3.42 Bescheid zu geben.

Nach dem Gespräch mit Berlin habe ich KVA Nährich von der Gruppe Pol. des Militärbefehlshabers über Vorstehende unterrichtet. Er selbst sieht auch keinen anderen Weg und will die Angelegenheit sofort in diesem Sinne SS-Brigadeführer Dr. Best vortragen.

Auch er wird am 23.3.42 Bescheid geben.

2.) Zu den Vorgängen.

SS-Hauptsturmführer

(7)

WEHRMACHTVERKEHRSDIREKTION
PARIS
ABTEILUNG EISENBAHNEN
33 Bfp 7

PARIS, den 24. März 1942
RUE DE BERRI 29

XXVI-17

An den
Beauftragten des Chefs der Sicherheitspolizei und des SD
für den Bereich des Mil.Befehlshaber in Frankreich (Abt 4 J)
P a r i s
72, Avenue Foch

Anliegend übersendet die WVD eine Abschrift des Fahrplans mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Der Sonderzug wird am 27.März 1942 um 12.00 Uhr in Le Bourget Drancy bereitgestellt.

1 Anlage

KK. 6-17

Sonderzug 767

27.3.	Le Bourget Drancy	ab 17,oo Uhr
	Compiegne	an 18,4o
	"	ab 19,4o
	Laon	an 21,05
	"	ab 21,23
	Reims	an 22,25
28.3.	"	ab 9,1o
	Neuburg	an 13,59

Zugbildung für 1100 Plätze aus Wagen 3.Kl, 1 Wagen mit 2.und 3.Kl und 1 Packwagen.

R. F. SS
Sicherheits-Dienst
Nachrichten-Uebermittlung

Aufgenommen Monat Jahr Zeit durch	Befördert Tag Monat Jahr Zeit 28. März 1942 an durch	Raum für Eingangsstempel
Nr. 5229	Verzögerungsvermerk	

Telegramm — Funkspruch — Fernschreiben — Fernspruch

IV J SA 24
Dan/Bir

Paris, den 27.3.1942

D r i n g e n d !

1.) An das
Reichssicherheitshauptamt -IV B 4-
B e r l i n

2.) An das
SS-Führungshauptamt
Inspekteur der Konzentrationslager,
SS-Brigadeführer G l ü c k s
O r a n i e n b u r g

3.) An den
Kommandant des Konzentrationslagers
A u s c h w i t z / OS.

Betr.: Judentransport aus Frankreich.
Vorg.: Bekannt.

Der Transportzug hat am 27.3.1942 17^{00} Uhr den Bahnhof "Le Bourget" -Drancy- bei Paris verlassen. Transportführer bis zur Übergabe an der Reichsgrenze in Neuburg/Mosel an die Ordnungspolizei ist Lt. DELARUE.
Transportstärke : 1100 Juden.

I.A.

SS-Hauptsturmführer

(9)

UNION GÉNÉRALE
DES ISRAÉLITES DE FRANCE

ADMINISTRATION EN ZONE OCCUPÉE

29, Rue de la Bienfaisance
PARIS-8e

Tél. : LABorde { 71-57 / 71-58

Chèques Postaux : 3348-68 Paris

Paris, le 20 Avril 1942.

XXVI 6-24

Le Vice-Président de l'Union Générale des Israélites de France, à

SS-HAUPTSTURMFUHRER DANNECKER.

Nous certifions que les fournitures énumérées ci-dessous, sont disponibles dès à présent, dans des locaux appartenant à l'U.G.I.F.:

Chaussures de travail :	I.000 paires - en plusieurs caisses
Couvertures :	I.200 .
Gamelles :	I.I00 .
Quarts :	I.I50 .
Marmites :	35 .

Nous estimons que ces fournitures, d'un poids approximatif de six tonnes, représentent environ la contenance d'un grand wagon de marchandises.

A Paris, le 20 Avril I942,

Le Vice-Président,

UNION GENERALE DES ISRAELITES DE FRANCE - 29 - RUE DE LA BIENFAISANCE PARIS-8e - U.G.I.F.

XXVG - 25

IV J
He./.

Paris, d. 22.4.42 (10)

An die

Abteilung I Org.

z.Hnd. von ## Untersturmführer Frank.

im Hause.

Betr. Abtransport von Ausrüstungsgegenständen für das KZ Auschwitz in Auschwitz, Oberschlesien.

Vorgl: Telefonische Rücksprache ## Hauptsturmführer Dannecker und ## Untersturmführer Frank.

Es wird um die Gestellung von zwei Güterwagen für den Abtransport der Ausrüstungsgegenstände für das KZ Auschwitz, Oberschlesien gebeten.

Günstigster Bahnhof : Ostbahnhof.

Ladedauer : Drei Stunden.

Termin: Der kurzmöglichste, da Sachen dringend gebraucht werden.

Ziel: KZ Lager Auschwitz (Oberschlesien).

Sicherung: Plombieren der Wagen genügt.

W.V. 25.4.42.

[illegible]

(11)

TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER

INTERNATIONALE EISENBAHNBEFÖRDERUNG – TRASPORTO INTERNAZIONALE PER FERROVIA

DUPLICATA DE LA LETTRE DE VOITURE (1)

Frachtbriefdoppel (1) – Duplicato della Lettera di Vettura (1)

PETITE VITESSE

Beschleunigte Fracht – Piccola Velocità

Mod. N° 60.

Désignation des frais que l'expéditeur prend à sa charge
Angabe der vom Absender übernommenen Kosten (Frachtvorschuss)
Indicazione delle spese che il mittente prende a sua carico

Déclaration pour l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi, fiscales, de police ou d'autres autorités administratives. Indication des pièces jointes. Nombre et description des plombs de douane. Désignation éventuelle d'un mandataire. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements.
Erklärung über die Erfüllung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder andere Verwaltungsbehörden. Bezeichnung der Beilagen. Zahl und Bestimmung der Zollverschlüsse. Etwaige Bezeichnung eines Bevollmächtigten. Sonstige in den Gesetzen oder Vorschriften vorgesehene Erklärungen.
Dichiarazione per l'assegnamento delle formalità doganali, daziarie, fiscali, di polizia e di altre autorità amministrative. Indicazione dei documenti allegati. Numero e descrizione dei piombi di dogana. Designazione eventuale di un mandatario. Altre dichiarazioni previste dalle leggi e dai regolamenti.

Intérêt à la livraison
Interesse an der Meldung
Interesse alla riscossione

en toutes lettres — in Buchstaben — in tutte lettere

Bonnes, Remboursement
Barnerstatt, Nachnahme
Spese anticipate, Assegno

Détail
Einzelnachweis
Dettaglio

Fahrt N° 674 365

en toutes lettres — in Buchstaben — in tutte lettere

Débours
Barnerstatt
Spese anticipate

Remboursement
Nachnahme
Assegno

Nom, prénom et adresse de l'expéditeur
Vorname und Name sowie Anschrift des Absenders
Nome, cognome e indirizzo del mittente

Paris le 28. IV. 1942

Signature
Unterschrift
Firma

W-Hauptsturmführer

Timbre de la gare expéditrice
Stempel der Versandstation
Timbre della stazione di partenza

25 AVRIL W

Timbre de passage
Wiegestempel
Timbre di pesatura

Timbre de la gare destinataire
Stempel der Bestimmungsstation
Timbre della stazione destinataria

Gare expéditrice

Date

Gare destinataire

Expéditeur

Destinataire

N° d'expédition

Dédouanement en gare de :
Zollbehandlung auf Bahnhof :
Operazioni doganali a :

Expédié
Abgefertigt
Spedito

à destination de
nach
per

Vis
Sig.
Vis

N° de la feuille de route
Nr. der Frachtkarte
N. del foglio di via

Wagons-Wagen-Carri

Série * Gattung * Serie *	Numéros * Nummer * Numero *	Marque de propriété * Eigentumsmerkmal * Sigla *	Capacité de chargement, surface de plancher Ladegewicht, Ladefläche Portata superficie del piano	Tare des wagons de particuliers Eigengewicht des Privatwagens Tara dei carri privati

* A remplir par l'expéditeur seulement quand il effectue le chargement.
* Vom Absender nur auszufüllen, wenn er selbst verlädt.
* Da riempire dal mittente solo quando egli effettua il carico.

Au
Sig.
An das KZ Auschwitz

Rue et numéro
Strasse und Hausnummer
Via e numero

A (ville et pays)
In (Ort und Land)
A (città e paese)
Auschwitz, Oberschlesien

Gare destinataire
Bestimmungsstation
Stazione destinataria
Auschwitz, Oberschlesien

* Mention éventuelle : « en gare », ou « livrable à domicile »
* Etwaiger Vermerk : « Abholgerecht » oder « Bestimmungsstation »
* Indicazione eventuale : « in stazione » o « consegna a domicilio »

Chemin de fer expéditeur — Versandbahn — Ferrovia di partenza

Chemin de fer destinataire — Empfangsbahn — Ferrovia destinataria

Chargé par (chemin de fer ou expéditeur) :
Verlangt durch (Eisenbahn oder Absender)
Caricato da (ferrovia o mittente)

Adresse ou Marques et numéros Anschrift oder Zeichen und Nummer Indirizzo o Marche e Numeri	Nombre Anzahl Quantità	Nature de l'emballage Art der Verpackung Qualità dell'imballaggio	Désignation de la marchandise Bezeichnung des Gutes Indicazione delle merci	Poids brut réel Wirklicher Rohgewicht Peso lordo effettivo kg
1 Wagon Nr. France SNCF (5) Kyu 114370			Materialien für das KZ Auschwitz Ausrüstungsgegenstände	

1. Sont applicables au transport la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, ainsi que les règlements et tarifs des chemins de fer intéressés.
(1) Für die Beförderung gelten das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und die maßgebenden Vorschriften und Tarife der beteiligten Bahnen.
1. Sono applicabili alla spedizione la Convenzione internazionale per il trasporto delle merci per ferrovia nonchè i regolamenti e le tariffe delle ferrovie interessate.

Paris, le 19 avril 1961

Monsieur Henri MICHEL
Secrétaire Général
Comité d'Histoire de la 2e Guerre Mondiale
22, rue d'Athènes - PARIS (IXe)

Cher Monsieur,

Je vous restitue, ci-joint, la photocopie de la lettre de votre voiture allemande que vous avez bien voulu me communiquer par lettre du 13 courant.

Il s'agit d'un duplicata, c'est-à-dire de la partie du titre de transport international remise lors de l'expédition par le chemin de fer à l'expéditeur.

Ce type est celui, officiel, de la Convention de Berne (C.I.M.); il a été imposé par les Allemands pour tout leur trafic. Dans le travail en cours, cette exigence sera notée et commentée car l'emploi de la lettre de voiture internationale en remplacement français (spécialement en trafic de vie pour l'Alsace et la Lorraine) impliquait une idée politique d'annexion contre laquelle j'ai personnellement protesté; j'ai été heureux d'obtenir de quelques tribunaux français le rejet de ce titre de transport et de ses conséquences.

De nombreux titres semblables figurent dans les archives de la S.N.C.F. mais pas tous, car tous les 5 ans au maximum ces papiers commerciaux sont détruits en principe, la prescription étant alors largement acquise.

Dans ces conditions, il n'y a pas à espérer que l'examen des titres susceptibles d'être récupérés dise l'importance du trafic ni à destination d'Auschwitz, ni d'ailleurs. Mais d'autres documents me permettront, je crois, de calculer le volume général de ce trafic. Je m'efforce de rassembler en effet toute la documentation relative aux prélèvements allemands de toute nature qui se sont manifestés par un transport ferroviaire ou une réquisition plus ou moins régulière.

Veuillez agréer, Cher Monsieur, l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Paul Durand

Paul DURAND

e jointe

(12)

K. L. 77

Sicherheits-Dienst

Nachrichten-Uebermittlung

Aufgenommen Monat Jahr Zeit durch	Befördert Tag Monat Jahr Zeit an 30 April 1942 durch 8.15	Raum für Eingangsstempel XXVG-24
Nr. 7367	Verzögerungsvermerk	

gramm — Funkspruch — Fernschreiben — Fernspruch

IV J - SA 24 d

Paris, den 28.4.1942.

Dan./Ge.

1.1 Schr.

An den

Kommandanten des K.L.

Auschwitz

Vfg.
1) IV J-3 z. [illegible]
2) Dann zu verfügen.
3)
Wv
Z.d.A.

Betrifft: Ausrüstungsgegenstände der am 27.3.1942 dorthin abtransportierten Juden.

Vorgang: Dort. FS Nr. 10455 vom 18.4.1942.

Am 25.4.1942 ist ein französischer Güterwagen Nr. 114370, Fahrtnummer 674365 mit folgendem Jnhalt nach dort abgegangen:

1000 Paar Schuhe (in 10 Kisten),

1200 Decken,

1149 Trinkbecher,

1096 Esschalen,

35 Kochtöpfe.

Vfg.
1)
2)
3)
Wv
ZdA 24 (Altmann)

XXVG-24

Die Waggonschlüssel wurden heute durch Feldpost eingeschrieben abgesandt.

Jch bitte um Bestätigung des Eingangs der Gegenstände.

2.) Wv. 8.6.42

[illegible]

SS - Hauptsturmführer

III.

La déportation par voiture cellulaire

108357

(13)

8/1/41 S. Cal Mt E 122 R 1894

Réponse à message 1891 E et 1892 E des 1647 et

Nécessaire fait pour incorporation dans train BTA du 9 ert de la voiture cellulaire allemande Z 10009 après pose de accouplement de chauffage et fusibles de lampes électriques dont cette voiture était démunie.

Voiture visitée et bonne à circuler.

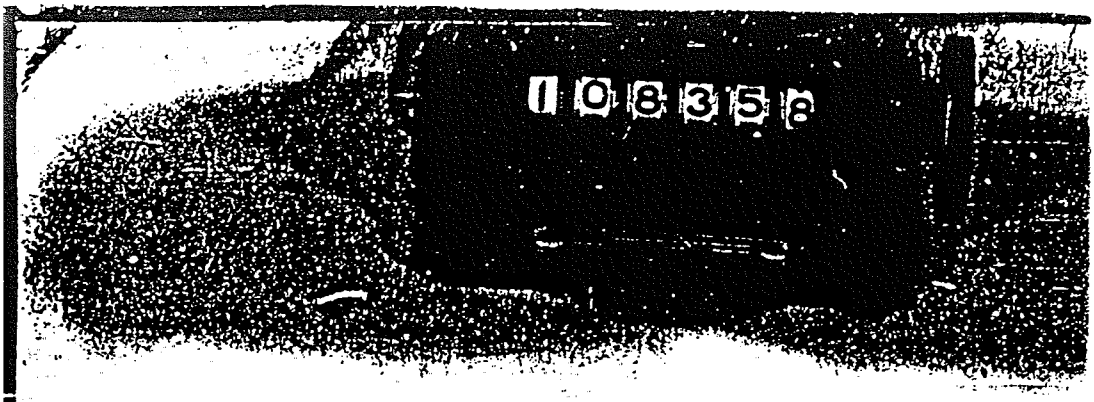
Instructions données pour placement ~~ent~~ en tête des trains BTA du 9 ert et ATB du 11/12 ert et maintient en garage à Vaugirard après exécution de ce transport.

Uebersetzung

Die notwendigen Massnahmen sind getroffen betreff Einstellen des Gefängniswagens Z. 10009 in den Zug BTA vom 9. ds. nach erfolgter Anbringung von Heizungsverbindungsstücken und ~~Fassungen~~ Flicherungen der elektrischen Lampen welche an diesem Wagen fehlten.

Wagen ist technisch untersucht und ist lauffähig.

Vorschriften sind gegeben damit der Wagen am Kopfe der Züge BTA vom 9. und ATB vom 11/12



108358

geführt und nach Beendigung dieses Transportes im Bahnhof Vaugirard abgestellt wird.

Abschrift an Ref. 33 H. Ehmke

Dr. 967 a.cl.

108350

(14)

Wehrmachtverkehrsdirektion Paris Paris, den ~~7.~~ 8. Januar 1941
Abteilung Eisenbahn
33 Bfp 8

1) Kanzlei schreibe:

Betr.: Beförderung eines Gefangenenwagens in den Feldpostsonderzügen De 5467/5466 (BTP - PTB)

An
die Betriebsabteilung der SNCF
P a r i s
8, rue de Londres

Am 9/10. Januar läuft im Feldpostsonderzug De 5467 (BTP) der Gefangenenwagen Z 10009 von Vaugirard nach Trier. Rücklauf des Wagens ist am 11/12. Januar von Trier nach Vaugirard mit De 5466 (PTB).

~~Exxixtxdxfürxxxxxxxxxxxx~~ Die WVD ersucht, den Wagen bis zum Ziel an der Zugspitze laufen zu lassen, damit der Wagen an die Heizung angeschlossen werden kann.

Weitere Fahrten von Vaugirard nach Trier mit De 5467 finden am 23/24.1., 6/7.2. und 20/21.2. und von Trier nach Vaugirard mit De 5466 am 25/26.1., 8/9.2. und 22/23.2. statt.

In der Zwischenzeit ist der Wagen in Vaugirard abzustellen.

2) ~~Exxxxxxxxxxx~~.
Abschrift des Schreibens an Liaison WVD-SNCF.

Gut bei gewesen!

3) ~~Zum Vorgang~~. W.V. 21.1.

~~35~~
~~Lt~~
~~Kgs~~

4

25.7.41.

7/1.41

108359

15

Wehrmachtverkehrsdirektion Paris
Abteilung Eisenbahnen
33 Bfp 2 Bbws

Paris, den 11.Januar 1941

Telegrammbrief !

An die

EBD'en Bordeaux, Paris Süd, Chalons s.M., Nancy,
RBD Saarbrücken, Mainz, Karlsruhe, TK Bordeaux,
Paris Süd, Chalons s.M., Etra Paris, Etra Paris Rb,
Gruppe I der WVD Paris, ÜBf Paris Ost, Paris Austerlitz

- je besonders -

Betreff: Einrichtung eines Gefangenenwagenumlaufs zwischen Bayonne und Germersheim.

Zwischen Bayonne und Germersheim wird ein Gefangenenwagenumlauf eingerichtet. Der Wagen verkehrt regelmäßig am 1. und 21. jeden Monats von Bayonne nach Germersheim und am 3. und 23. jeden Monats von Germersheim nach Bayonne zurück. Reinigung und Lichtversorgung findet beim Rücklauf in Landau (Pfalz) statt. Verwendet wird ein vierachser Zellenwagen (Z), der von der RBD Berlin an die RBD Karlsruhe nach Bahnhof Freiburg (Breisgau) überwiesen wird. Bis zum Eintreffen dieses Wagens wird ein behelfsmäßig eingerichteter Pw4ü verwendet. Jm Januar verkehrt der Wagen auch ausnahmsweise am 11. ab Bayonne nach Germersheim und am 13.1. ab Germersheim nach Bayonne.

Zusatz für RBD Karlsruhe:

Die WVD Paris ersucht, den von der RBD Berlin eintreffenden Zellenwagen an den Bahnhof Germersheim zum Austausch des Pw4ü zu überführen.

Der Zellenwagen verkehrt im nachstehenden Plan:

-2-

mit Berichtigungsblatt.

10836c

Zug Nr	Bahnhöfe	An-kunft	Licht und Reinig.	Ab-fahrt	Gat-tung	Bemerkungen
	Hinlauf					(besetzt)
Ex 26 ~~D 34~~	Bayonne			19.03	1 Z	erstm.11.1.dann regelm.am 1.u.21. j.Mts.
Üb	Paris Austerlitz	7.20			vierachsig	
	Paris Ost			17.08		erstm.12.1.dann regelm. am 2.u.22. j.Mts.
SF 846						
Kp 256	Homburg(S)	10.06		12.10		am 13.1.und dann regelm.am 3.u.23. j.Mts.
P2047	Zweibrücken	12.40		13.30		
	Landau(Pfalz)	15.23		15.36		Bei Verspätung ab Landau mit P 2055 (Germersheim an 18.00)
	Germersheim	16.09				erstm.am 13.1.dann regelm.am 3.u.23. j.Mts.
	Rücklauf					(Leer)
	Germersheim			18.32		erstm.am 13.1.dann regelm.am 3.u.23. j.Mts.
P2[illegible]						
	Landau(Pfalz)	19.05	LR	8.26		erstm.14.1.dann regelm.am 4.u.24. j.Mts.
P2028						
	Zweibrücken	10.24		10.40		
Kp 251	Homburg(S)Hbf	11.41				
Üb	" " Vbf			14.50		
SF 946	Paris Ost	6.05				erstm.am 15.1.dann regelm.am 5.u.25. j.Mts.
Üb						
	Paris Austerlitz			22.00		
De 4027	Bordeaux					
De 4055	Bayonne	18.13				erstm.am 16.1.dann regelm.am 6.u.26. j.Mts.

Für die Richtigkeit:
Reichsbahninspektor

gez Weckmann

108362

(16)

EBD. Bordeaux.
23.45 T. BOR
29.I.41 Gürbe

Fernschreibstelle Wehrmacht-Verkehrsdirektion
345 Paris.
Fernschreibname Laufende Nummer

Angenommen: Aufgenommen:	Befördert: Kreisg	Saarbr.	Mainz	Karlsruhe
Datum 29 Jan 1941 19	Datum 29 I 41	29 I		29 I
um: 1105	um 1130	12.00		15.00
von WVD Paris E	an TNAN	TSB		
durch Gürbe	durch Gürbe	Leiter		Gürbe
	Rolle 148	48		148

Vermerke: + TPAR WVD 345 29.1.41 1105 =

Fernschreiben:
~~Dasttelegramm:~~ von
~~Fernspruch:~~

Abgangstag | Abgangszeit | An

mit Anschriftenübermittlung
Vermerke für Beförderung (vom Abf. auszufüllen)

✓RBD Saarbrücken
✓ Mainz
✓Karlsruhe
✓EBD Chalons s M 1520 Tcha Sta
✓Nancy
Bestimmungsort
✓Bordeaux
✓ nachr.Paris Süd
✓ÜAB Paris Süd
✓Übf Paris Ost
dch.Absch
✓Übf Paris Austerlitz
✓Betriebsabt.der SNCF
✓Etra Paris
Abschr

ZU B von WVD Paris Nr 3o5 vom 25.I. 4I

Betr.: Umlauf des Gefangenenwagens Bayonne-Freiburg(Breisgau).

Hinlauf: Bayonne ab wie bisher regelmäßig am ~~I.~~ 1., ~~II.~~ 11. und 2I. j.Mts mit D 34.
Bayonne ab I9,o3,Paris Austerlitz an 7,2o.Überführung nach Paris Ost.Paris Ost ab I9,35 mit Express 4o7,Belfort an 5,25, ab 5,45 mit P 74I, Mülhausen an 7,33,ab 9,45 mit P 58I, Bansen=heim an 1o,11,ab I4,I5 mit ~~P 58I~~ P 6o6, Neubreisach an I5,I9, ab I6,29 mit P 62I Freiburg (Brsg) an I7,o7.
Verwendet wird behelfsmäßig eingerichteter Pw4ü aus dem Umlauf Bayonne-Germersheim.
Der Umlauf Bayonne-Germersheim entfällt ab 1.Februar 4I.
Der Rücklauf des Wagens wird noch bekanntgegeben.

WVD Paris Abt E
33 Bfp 2
gez iV Möhl

663

Möhl
Unterschrift des Aufgebers

663
Fernsprech-Anschluß des Aufgebers

Dieser Teil wird von der Fernschreibstelle ausgefüllt

108338

(17)

Wehrmachtverkehrsdirektion Paris — Paris, März 1941
Abteilung E 33 Bfp 8

1) Bfp 10 schreibe gef 26.3. Nü.
An die
Betriebsabteilung der SNCF,
P a r i s , 8, rue de Londres

Die WVD Paris ersucht, am Donnerstag, 27.März 1941 um 19.00 Uhr im Bahnhof Paris Ost (Gleis 1) einen Sonder-C4ü für einen Sondertransport bereitzustellen. Der Wagen ist am 27.März mit SF 831 ab Paris hinter der Lok nach Trier zu befördern

2) Abschrift für Liaison WVD - SNCF

3) Abschrift von 1)
an
Übf Paris Ost
ÜAB Paris Ost

Vorstehende Abschrift zur gefl K und Überwachung des Transportes.

ab 26/III Nü

4) F e r n s c h r e i b e n
mit Anschriftübermittlung
An
EBD Chalons s M
" Nancy
RBD Saarbrücken
Übf Paris Ost(dch Abschr)

gef 26.3 Nü.

Am Donnerstag, 27.März ist mit SF 831 ein Sonder C4ü mit Gefangenen von Paris Ost nach Trier zu beförderm. Der Wagen ist begleitet. Einstellung des Wagens ab Paris Ost hinter der Lok.
Ersuchen um Durchführung.

5) Abschrift von 4) an WVÜ

6) Zu den W bei Bfp 8 Nü. 26.

26/3
Ni.

108324

(18)

Wehrmachtverkehrsdirektion Paris
Abteilung Eisenbahnen
33 Bfp 6 Bbws

Paris, den 8. Mai 1941

Telegrammbrief

Betreff: Gefangenenwagenumlauf Bayonne - Freiburg (Breisgau) ab 5. Mai 1941

Bezug: Tel Brief WVD Paris Abt E 33 Bfp 2 Bbws vom 29.1.1941

An die

EBD Bordeaux, Paris Süd, Paris Ost, Nancy, RBD Karlsruhe
TK Bordeaux, Paris Süd, Paris Ost, Nancy, Etra Paris, Etra Paris Rb, Obf Bayonne, Bordeaux St Jean, Bordeaux East, Paris Austerlitz, Paris Ost, Belfort
Bf Freiburg (Breisgau), Neubreisach, Banzenheim, Mulhausen (Els)
Betriebsabteilung der SNCF, Paris, 8 rue de Londres
Verbindungsstelle WVD - SNCF
VK I Berlin

- je besonders -

Der zwischen Bayonne und Freiburg (Breisgau) laufende Gefangenenwagen erhält ab 5. Mai 1941 den umstehenden neuen Umlaufplan.

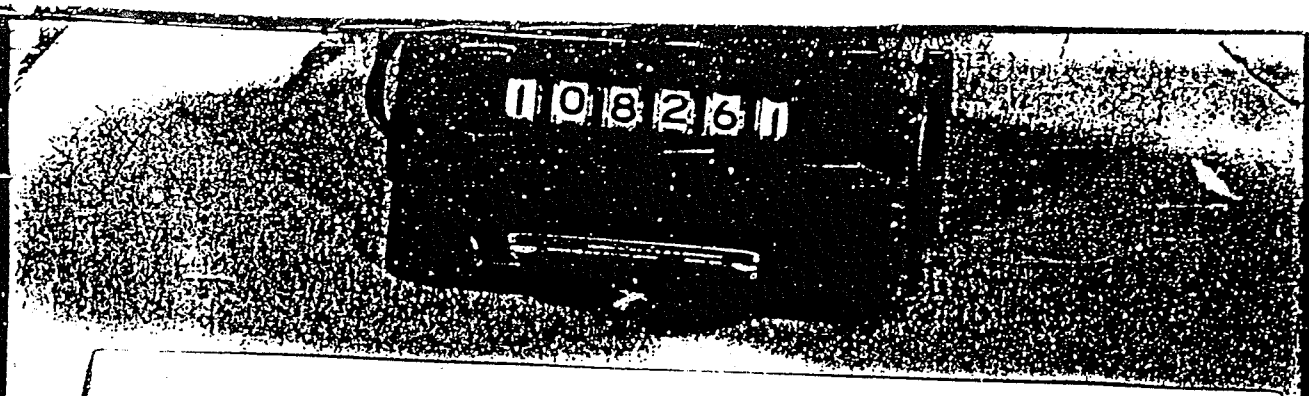
Der Wagen verkehrt regelmäßig am 1.,11. und 21. jeden Monats ab Bayonne und am 4.,14. und 24 . jeden Monats ab Freiburg (Breisgau) leer zurück.

Reinigung und Lichtversorgung des Wagens in Freiburg (Breisgau). Verwendet wird der Wagen C4 PEyfi 14 158 der SNCF.

gez. Beckmann

Für die Richtigkeit:

[illegible]



Zug Nr	Bahnhöfe	An-kunft	Licht und Reinig	Ab fahrt	Gat-tung	Bemerkungen
	Hinlauf					
	Bayonne					
Expr 26				19.03	SNCF	am 1.,11.u.21. jeden Monats
U	Paris Austerlitz	7.20			C4 IEyfi	am 2.,12.u.22. jeden Monats
	Paris Ost					
D 407				20.35	14158	am Schluß des D 407
	Belfort	3.20				
P 741				5.45		am 3.,13.u.23. jeden Monats
P 581	Mülhausen	7.33		9.45		
P 606	Banzenheim	10.11		14.35		
P 621	Neubreisach	15.39		16.16		
	Freiburg (Breisgau)	17.05	IR			
	Rücklauf (leer)					
	Freiburg (Breisgau)					
P 614				10.13		am 4.,14.u.24. jeden Monats
P 605	Neubreisach	11.39		12.30		
P 586	Banzenheim	13.34		14.20		
P 752	Mülhausen	14.47		17.15		
D 408	Belfort	19.17		0.14		
U	Paris Ost	8.30				am 5.,15.u.25. jeden Monats
4027	Paris Ivry			22.25		
	Bordeaux Bast	13.48		21.35		
U 7369						am 6.,16.u.26. jeden Monats
	Bordeaux St Jean	22.17		2.32		
4051						am 7.,17.u.27. jeden Monats
	Bayonne	7.48				

NO 83 05

19

Wehrmachtverkehrsdirektion Paris
Abteilung Eisenbahnen
33 Bfp 6 Ebws

Paris, den 27. Juni 1941

Telegrammbrief!

An
EBD'en Paris Ost, Nancy,
EBD'en Karlsruhe, Saarbrücken, Mainz,
TI Paris Ost, Nancy, Karlsruhe, Etra Paris, Etra Paris Rb,
Ubf Paris Ost, Nancy, Bf Karlsruhe Hbf, Bruchsal, Germersheim,
Betriebsabteilung der SNCF, Paris, 8, rue de Londres,
Militärbefehlshaber in Frankreich (Abt. I, Terr 4 und TO),
VK I Berlin

- je besonders -

Ab Montag, 30. Juni 1941, wird zwischen Paris Ost und Bruchsal ein Gefangenenwagen im nachstehenden Umlaufplan durchgeführt.

Der Wagen verkehrt regelmäßig jede Woche an Montagen ab Paris Ost und jeden Dienstag ab Bruchsal leer zurück. Reinigung und Lichtversorgung des Wagens in Paris Ost. Verwendet wird der umgebaute C4ü 11002 der SNCF.

Zug-Nr	Bahnhöfe	An-kunft	Licht und Reinig	Ab-fahrt	Gattg. des Wagens	Bemer-kungen
	Hinlauf					
D 137/37	Paris Ost		L R	18.15	C4ü 11002 (SNCF)	jeden Montag ab Paris Ost an der Spitze
P 945	Karlsruhe Hbf	7.48		10.20		jeden Dienstag
P 1076	Bruchsal	10.48		13.15		
	Germersheim	13.58				
	Rücklauf					
P 1083	Germersheim			16.21		jeden Dienstag
P 932	Bruchsal	17.15		18.44		
D 38/138	Karlsruhe	19.16		22.20		
	Paris Ost	11.15	L R			jeden Mittwoch

gez Weckmann

Für die Richtigkeit:

Mdtas, RS

(20)

108275

W.V.D. Paris
Eisenbahn-Abtlg.
Eing.: -2.DEZ.1941

Dieser Teil wird von der Fernschreibstelle ausgefüllt

Fernschreibstelle

Fernschreibname 578 Laufende Nummer

Angenommen: Aufgenommen:	Befördert: TMS TMS	Befördert:
Datum: 2.12 1941	Datum: 2.12 2.12	Datum: 2.12
um: 1245	um: 1312 1325	um: 1335
von: WVD	an: TMAN TSB	an: TBRU
durch: Siegmund	durch: Pein Pein	durch: Pein
	Rolle: 87 87	Rolle: 87

Vermerke:

Fernschreiben:
Posttelegramm: von:
Fernspruch:

Abgangstag | Abgangszeit

mit Angriffsüberwachung
Vermerke für Beförderung (vom Abf. auszufüllen)

An
EBD Nancy ✓
RBD Saarbrücken ✓
WVD Abt C Brüssel ✓
Verkehrskontrolle I Köln in Trier ✓
Bf Neuburg(Mosel) ✓ Bestimmungsort
Bf Trier Hbf ✓
EBD Paris Ost /abschr.
Übf Paris Ost "
ÜABM Paris Ost "
WVÜ Paris "
Betriebsabtlg.SNCF Paris,
8,rue de Londres/abschr
Verbindungsstelle WVD-SNCF/abschr

Am 5./6.Dez.41 ist C4Ü 11002 besetzt mit Gefangenen im SF 831 von Paris Ost bis Trier Hbf zu befördern.Einstellung bei SF 831 in Bf Paris Ost an der Spitze. Rückführung des Wagens nach Paris Ost möglichst am 6.12.41 mit SF 931,andernfalls bestimmt am 7.Dezember.
Bf Paris Ost veranlaßt Bereitstellung des Wagens am 5.Dezember auf Gleis 1 oder 2 bis spätestens 20 Uhr.
Nehmen Zustimmung der Beteiligten an.

WVD Paris Abt E 33 Bfp 3 Bows
gez: M ö h l

Steitz
Unterschrift des Aufgebers

662
Fernsprech-Anschluß des Aufgebers

F.A. 8.38

55

(21)

108270

Abschrift

WEHRMACHTVERKEHRSDIREKTION
PARIS
ABTEILUNG EISENBAHNEN
33 Bfp 3 Bbws

Bürogruppe Bfp
Reinschrift gef. 30.12.
» gel. 30.12.
Absendestelle
abgeg. am 1-5 30.12.

PARIS, den 30. ~~8.~~ Dezember 194 1
RUE DE BERRI, 29

1.) Bfp 10 schreibe:

Telegrammbrief! Eilt sehr!

Betr.: Sondergefangenenwagen Paris-Dijon am ~~11.12.41~~ 2. Januar 1942
Bezug: Ohne.

An die
Betriebsabteilung der SNCF
Paris
8, rue de Londres
Verbindungsstelle SNCF/WVD Paris
- je besonders -

Am ~~Donnerstag~~ Freitag, den ~~11. Dezember~~ 2. Januar 1942 ist der Gefangenenwagen C4ü 11002 mit Expreß 51 von Bahnhof Paris Lyon nach Dijon zu befördern. Der Wagen ist besetzt. Die Überführung des leeren Wagens von Bf Paris Ost nach Bf Paris Lyon ist so rechtzeitig vorzunehmen, daß er am ~~11. Dezember~~ 2. Januar 1942 ab 6 Uhr in Bf Paris Lyon zur Beladung bereitsteht.

Rücklauf des Wagens erfolgt am gleichen Tage mit Expreß 52 von Dijon nach Paris Lyon und anschließend Rückgabe an Bf Paris Ost.

~~gez. Teckmann~~

2.) An
EBD Paris Ost, ÜABM Paris Ost, Übf Paris Ost,
EBD Paris Süd, Übf Paris Lyon, Übf Dijon
- je besonders -

zur Kenntnis und mit dem Ersuchen, die Bereitstellung und Rückgabe des Wagens besonders zu überwachen.

~~Für die Richtigkeit:~~ ~~gez. Teckmann~~

~~Stütz~~
~~Reichsbahninspektor~~

Wehrmachtverkehrsdirektion Paris

3.) Abdruck an WVÜ, Bfhr 1, 2, 3, Bmkhr
4.) 2 Abdrücke an Bfp 3
5.) Bfp 3 W Akt Bbws.

30/12.

30/12.

108245

(22)

Wehrmachtgefängnis Paris
- Stab Abteilung Ia -

Paris, den 3.2.1942.

Betr.: Einsatz des Gef.Wagens (C 4 ü 11002 SNCF) am 6.2.42 nach Dijon.
Bezug: Telefongespräch vom 3.2.42.

W.V.D. Paris
Eisenbahn-Abtlg.
Eing.: - 4 FEB 1942

An die
Wehrmachtverkehrsdirektion
Abteilung: Eisenbahnen
rue de Barri
P a r i s

Unter Bezugnahme auf das heute geführte Telefongespräch wird bestätigt, daß der im Umlauf verkehrende Gefangenenwagen C4 ü 11002 SNCF am Freitag, dem 6.2.1942, um 8 Uhr ab Paris - Bahnhof Lyon mit E 51 nach Dijon eingesetzt wird.

Hauptmann und Kommandant,

3344/259

108248

(23)

~~A b s c h r i f t~~

Wehrmachtverkehrsdirektion Paris
Abt, Eisenbahnen

33 Bfp 3 Bbws

Paris, den ~~12. Januar~~ 3. Februar 1942

Telegrammbrief! Sofort!

1.) Bfp 10 schreibe

Betr.: Sondergefangenenwagen Paris-Dijon am ~~16. Januar~~ 6. Februar 1942.

Bezug: Ohne.

Reinschrift gef. 3.2. Ab
» gel. 3.2. St.
Absendestelle abges. am 3/2 Ha

An die
Betriebsabteilung der SNCF
Paris
8, rue de Londres
Verbindungsstelle WVD-SNCF
- je besonders -

Am Freitag, den ~~16. Januar~~ 6. Februar 1942 ist der Gefangenenwagen C4ü 11002 mit Expreß 51 von Bahnhof Paris Lyon nach Dijon zu befördern. Der Wagen ist besetzt. Die Überführung des leeren Wagens von Bf Paris Ost nach Bf Paris Lyon ist so rechtzeitig vorzunehmen, daß er am ~~16. Januar~~ 6. Februar 1942 ab 6 Uhr in Bf Paria Lyon zur Beladung bereitsteht.

Rücklauf des Wagens erfolgt am gleichen Tage mit Expreß 52 von Dijon nach Paris Lyon und anschließend Rückgabe an Bf Paris Ost.

~~gez.: W e c k m a n n~~

Für die Richtigkeit:

Reichsbahninspektor

Reinschrift gef. 3.2. Ab
» gel. 3.2. St.
Absendestelle abges. am 3/2. Ha

2.) An
EBD Paris Ost. ÜABM Paris Ost, Übf Paris Ost,
EBD Paris Süd, Übf Paris Lyon, Übf Dijon
- je besonders -

zur Kenntnis und mit dem Ersuchen, die Bereitstellung und Rückgabe des Wagens besonders zu überwachen.

~~gez.: Weckmann~~

3.) Abschrift (von 1 u. 2) an Nrf 21, 31, 31 H, WVÜ, Bfkr 1/2, Bfkr 3, Linkter

4.) W bei Bfp 3 Akt Bbws.

61

10821:7

(24)

Wehrmachtverkehrsdirektion Paris
Abteilung Eisenbahnen
-33 Bfp 3 Ebws-

Paris, den 5. Mai 1942.

~~Eilt~~ Eilt!

1./Lfz 10 /sprotz;

Telegrammbrief

Betr.: Sondergefangenenwagen Paris-Trier-Paris.
Bezug: Ohne.

Reinschrift gef 55/Kn
» - gel 5/5. Hb.
Absendestelle
abgesandt am 5.5. Hb

An die
Betriebsabteilung der SNCF
Paris
8, rue de Londres
Verbindungsstelle WVD-SNCF - je besonders -

Am ~~15./15.~~ 8./9. Mai ~~April~~ 1942 ist C4ü 11002 besetzt mit Gefangenen von Paris Ost bis Trier Hbf wie folgt zu befördern:

Paris Ost ab 20.40 mit SF 444 an der Spitze
Metz Hbf an 3.03
Metz Hbf ab 4.04 mit Zug 969
Diedenhofen an 4.55
Diedenhofen ab 7.50 mit Zug 487
Trier Hbf an 9.~~40~~52

Der Rücklauf des Wagens erfolgt am ~~17./18. April~~ 8./9. Mai im folgenden Plan:

Trier Hbf ab 19.28 mit Zug 496
Metz Hbf an 23.56
Metz Hbf ab ~~9.15~~ 1335 mit SF 544 an der Spitze
Paris Ost an ~~16.10~~ 2040

Die WVD Paris ersucht, den C4ü 11002 SNCF am ~~15. April~~ 7. Mai 1942 bis spätestens 18.00 Uhr in Gleis 1 oder 2 des Bahnhofs Paris Ost zur Beladung bereitzustellen.

~~gez. Weckmann.~~

2./Abdruck an Bf Metz, Bf Diedenhofen,

An EBD Nancy, RBD Saarbrücken, WVD Abt. Q Brüssel, VK I Köln in Trier, Bf Neuburg (Mosel), Bf Trier Hbf, EBD Paris Ost, UARM Paris Ost, Obf Paris Ost -je bes.- zur Kenntnis. Nehmen Zustimmung der Beteiligten an.

Zusatz für RBD Saarbrücken:
Es wird ersucht, den Rückleuf des leeren Wagens am ~~17./18. April~~ 8./9. Mai 1942 mit genannten Zügen zu veranlassen.

~~gez. W e c k m a n n .~~

3./Abdruck (von 1) an Bfe 21, 31, 31 H, WVD, Lfzbr 1/b, Lfzbr 3, Lmfzbr Lfz 2/8

~~Für die Richtigkeit:~~

~~Weiß d. A.~~

4/Lfz 3 W akte Lbnsch.

108204

25

Der Beauftragte
des Chefs der Sicherheitspolizei
und des SD für den Bereich
des Militärbefehlshabers in Frankreich
Paris

IV F 44/41
Feldpostnr.33455

Paris,am 9.6.1942

W. V. D. Paris
Eisenbahn-Abtlg.
Eing.: 10. JUNI 1942

33

An die
Wehrmachtsverkehrsdirektion
P a r i s
rue de Berri 29

Betrifft: Stellung des Gefangenentransportwagen für einen Gefangenentransport am 18.6.1942 von Paris nach Trier.

Vorgang: Laufende Meldungen

Ich bitte,der hiesigen Dienststelle den Gefangenentransportwagen für einen Transport nach Trier zur Verfügung zu stellen.
Der Wagen soll am Donnerstag,den 18.6.1942 an den SF-444,der Paris um 20,40 Uhr verlässt,angehängt werden.Es wird gebeten,den Gefangenenwagen am 18.6.42 ab 16 Uhr auf dem Pariser Ostbahnhof, Gleis 1 oder 2 bereitzustellen.Die Umkoppelungen in Metz und Diedenhofen bitte ich veranlassen zu wollen.

Im Auftrage:
(gez.) Schmälling

Beglaubigt:

SS-Hauptsturmführer

10820

(26)

Wehrmachtverkehrsdirektion Paris Paris, den 10. Juni 1942
Abteilung Eisenbahnen
33 Bfp 3 Bbws

1.) Hfg 10 Ausf.

T e l e g r a m m b r i e f !

Betr.: Sondergefangenenwagen Paris-Trier und zurück.

Bezug: Ohne.

Büragruppe Bfp
Reinschrift gef. 10/6.
» gel. 10.6.42.
Absendestelle
abgel. am 11/6.

An die
Betriebs-Abteilung der SNCF
Paris
8, rue de Londres,
Verbindungsstelle WVD-SNCF
- je besonders -

für SD

Am 18/19. Juni 1942 ist C4ü 11002 SNCF besetzt mit Gefangenen von Paris Ost bis Trier wie folgt zu befördern:
Paris Ost ab 20.40 mit SF 444 an der Spitze
Metz Hbf an 3.03 und
weiter bis Trier nach Telegrammbrief Nr 121 der RBD Saarbrücken 33 Bfp 12 Bbws vom 7.5.1942.

Der Rücklauf des Wagens erfolgt am 19. Juni 1942 in folgendem Plan:
Trier-Metz nach oben genanntem Tolegrammbrief der RBD Saarbrücken
Metz Hbf ab 13.35 mit SF 544 an der Spitze
Paris Ost an 20.40.

Die WVD ersucht, den C4ü 11002 SNCF am 18. Juni 1942 bis spätestens 16.00 Uhr in Gleis 1 oder 2 des Bahnhofs Paris Ost zur Beladung bereitzustellen.

2.) Abschrift an: Dienststelle der Feldpostnummer 33455,
EBD Nancy, RBD Saarbrücken, WVD Brüssel, VK I Köln in Trier,
Bf Neuburg(Mosel), Bf Trier Hbf, Bf Metz Hbf, Bf Diedenhofen,
EBD Paris Ost, UABM Paris Ost, Ubf Paris Ost - je bes -
zur Kenntnis. WVD nimmt Zustimmung der Beteiligten an.

Zusatz für RBD Saarbrücken:
Die WVD ersucht, den Rücklauf des leeren Wagens am 19. Juni 1942 zu veranlassen.

3.) Abschrift (zu 1 u. 2) an Hpf 2, 31, 31 M, Wv Dü, Hfkr 1/2, Hfkr 3, Lmkdo, Hfg 2/3

Reichsbahninspektor

4.) Wv bei Hfg 3 abd. Abmst.

V. 10/6. 12/6 Lg.

108154

(27)

Für Steiß RJ. Zimmer 586

Der Befehlshaber
der Sicherheitspolizei und des SD
im Bereich des Militärbefehlshabers
in Frankreich
- IV F - 44/41 -

Feldpostnummer 33 455

Paris, den 9..9. 1942

H. V. D. Paris
Eing.: 10 SEP. 1942
33

An die
Hauptverkehrsdirektion Paris

P a r i s
29 rue de Berri

Betrifft: Gefangenentransport nach Trier am 17.9.1942
Vorgang: Laufende Anforderungen

Jch bitte der hiesigen Dienststelle den Gefangenentransportwagen C 4 ü 11 007 am 17.9.1942 für einen Gefangenentransport von Paris nach Trier zur Verfügung zu stellen. Der Wagen soll am Donnerstag, den 17.9.1942 an den SF-444, der Paris-Ostbahnhof um 20,40 Uhr verläßt, angehängt werden.

Zur Verladung der Gefangenen muss der Transportwagen am genannten Tage ab 16 Uhr auf dem Ostbahnhof in Paris, Gleis 1 oder 2 bereitgestellt werden.

Im Auftrage:
Dr. Iller
SS-Hauptsturmführer

10815

(28)

5

Wehrmachtverkehrsdirektion Paris
Abteilung Eisenbahnen
33 Bfp 3 Bbws

Paris, den ~~10. Juni~~ 11. September 1942

1.) Bfs 10 pfrnl:

T e l e g r a m m b r i e f !

Betr.: Sondergefangenenwagen Paris-Trier und zurück.
Bezug: Ohne.

An die
Betriebsabteilung der SNCF
Paris
8, rue de Londres,
Verbindungsstelle WVD-SNCF
- je besonders -

Büroeingang Bfp 11.9. Uhr
Reinschrift gef. 11.9.
" gel. 11.9. Bfs
Abgangsstelle
abgg. am 11.9.42

Am ~~10./19. Juni~~ 17./18. September 1942 ist C4ü 11002 SNCF besetzt mit Gefangenen von Paris Ost bis Trier wie folgt zu befördern:
Paris Ost ab 20.40 mit SF 444 an der Spitze
Metz Hbf an 3.03 und
weiter bis Trier nach Telegrammbrief Nr 121 der RBD Saarbrücken 33 Bfp 12 Bbws vom 7.5.1942.
Der Rücklauf des Wagens erfolgt am ~~19. Juni~~ 18. September 1942 in folgendem Plan:
Trier-Metz nach oben genanntem Telegrammbrief der RBD Saarbrücken.
Metz Hbf ab 13.35 mit SF 544 an der Spitze
Paris Ost an 20.40. Hier aufführen,
~~Die WVD Paris ersucht~~ den C4ü 11002 SNCF am ~~18. Juni~~ 17. September 42 bis spätestens 16.00 Uhr in Gleis 1 oder 2 des Bahnhofs Paris Ost zur Beladung bereitzustellen.

~~gez. Weckmann~~

2.) Abschrift an:
Dienststelle der Feldpost-Nr 33455,
EBD Nancy, RBD Saarbrücken, WVD Brüssel, VK I Köln in Trier,
Bf Neuburg(Mosel), Bf Trier Hbf, Bf Metz Hbf, Bf Diedenhofen,
EBD Paris Ost, ÜABM Paris Ost, Übf Paris Ost - je bes -
zur Kenntnis. ~~WVD nimmt~~ Hier aufführen, Zustimmung der Beteiligten an.
Zusatz für RBD Saarbrücken: ~~Die WVD ersucht~~ Hier aufführen, den Rücklauf des leeren Wagens am ~~19. Juni~~ 18. September 1942 zu veranlassen.
F.d.R.: ~~gez. Weckmann~~

3.) Abschrift wie Nr. 2 an Bfs 21, 31, 31 H, Bfbr 1/2, Bfbr 3, Bmstr, HVü,

Reichsbahninspektor Bfs 2/8 V. 11/9. Bfs.

4.) Bfs 3 Schmidt

108138

29

8

753 23/9

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

R. C. Seine 276.448 B

SERVICE CENTRAL
DU MOUVEMENT

Ière DIVISION

M 11.427.6/I

H. V. D. Paris
Eing.: 23 SEP. 1942
Pr B Nr 7839

33

Paris, le 23 Septembre 1942

8, rue de Londres (9e)
Tél. : TRinité 91-73 et la suite
Inter Trinité 110

Hauptverkehrsdirektion

PARIS, Rue de Berri 29

Objet - Voitures à usage cellulaire (Votre référence 33 Bfp 3 Bbws du 18/8/42).

Comme suite à votre lettre rappelée ci-contre, nous vous informons que le Service de l'Entretien d'Ivry a exécuté les travaux prévus pour la transformation de la voiture C4U 11007.

Cette voiture se trouve maintenant en service à Paris-Est où elle a été mise à votre disposition.

Le matériel(grillages, fers pleins) nécessaire a été prélevé sur les 2 voitures ci-après, antérieurement aménagées :

- nº 11006 - qui, démunie de grillages,et suivant les indications données par votre Service, a été remise à disposition de la S.N.C.F.;

- nº11009 - qui, démunie d'une partie de ses grillages, est actuellement immobilisée à l'Entretien d'Ivry et dont il avait été convenu verbalement qu'elle serait également rendue à disposition de la SNCF.

Celle-ci ayant besoin de toutes ses disponibilités, nous vous serions obligés de vouloir bien donner les instructions nécessaires à vos autorités locales pour que cette voiture soit démunie de ce qui subsiste des grillages installés, et remise à disposition du service commercial.

Le Directeur du
Service Central du Mouvement,

P. O. Le Chef de la Division
Centrale du Mouvement Voyageurs

Lith. A.C.M.

108134

30

Der Befehlshaber
der Sicherheitspolizei und des SD
im Bereich des Militärbefehlshabers
in Frankreich
II-Pol/4

Paris, den 7.Oktober 1942.

H. V. D. Paris
Eing.: - 9 OKT. 1942
Br. B. Nr. ....

An die
Wehrmachtsverkehrs-Direktion
P a r i s
Rue de Berri 29

Betr.: Durchführung eines Gefangenentransportes von Paris nach Compiegne.

Es wird gebeten, für die Durchführung eines Gefangenentransportes von 80 Häftlingen einen für den Transport geeigneten Waggon zur Verfügung zu stellen und die genaue Fahrzeit des planmäßigen Zuges, dem der Transport angeschlossen wird, sowie den Abgangsbahnhof mitzuteilen.

Im Auftrage:

SS-Sturmbannführer.

108132

(31)

Ruf Pas 5184
Uhlf Heise

H V D Paris
E 33 Bfp 2 Bbws

Paris, den 8. Oktober 1942

1.) Kzl schreibe:

Betreff: Sondergefangenenwagen Paris - Compiegne u. zck.
Bezug: HVD Paris E 33 Bfp 3 Bbws vom 5.10.42

An die
Betriebabteilung der SNCF
Paris
8, rue de Londres
nachr. Verbindungsstelle HVD/ SNCF
- je besonders -

Bürogruppe Bfp
Reinschrift gef. 8/10
" gel. 8/10
Absendestelle
abges. am 8/10

Der am 1o.Oktober mit SF 544 in Paris Ost eintreffende leere C4ü 11007 SNCF ist nach Paris Nord zu überführen und besetzt am 12.10. mit Zug 153 ab Paris am Schluss nach Compiegne zu befördern.

Bereitstellung des Wagens in Bahnhof Paris Nord am 12.10. 6.00 Uhr früh. Bis 6.45 Uhr wird der Wagen beladen sein.

Rückleitung des leeren C4ü mit Zug 4302 in der Nacht, 12.auf 13.10. nach Paris La Chapelle. Nach Rücklauf ist der Wagen wieder nach Paris Ost zu überführen.

Wir ersuchen, die entsprechenden Anweisungen zu erteilen.

+++ +++

2.) Abschriften an: 1+8)
EBD Paris Nord, Paris Ost, Übf Paris Ost, Paris Nord, HVÜ, Bfp 3
- je besonders -
zur Kenntnis.

+++ +++

3.) BFp 2 z.V.

33
Kzl.

25.8/4

Ol/193

IV.

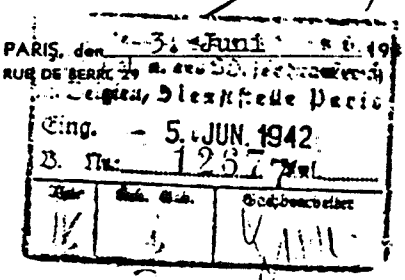
La déportation des Juifs de France, à partir de l'été 1942

(32)

XXVI-67

WEHRMACHTVERKEHRSDIREKTION
PARIS
ABTEILUNG EISENBAHNEN

33 Bfp 7



2

An den
Beauftragten des Chefs der Sicherheitspolizei und des SD
für den Bereich des Mil.Bef.in Frankreich
Abt 4 J
P a r i s
31 Bis, Avenue Foch

Anliegend übersendet die WVD eine Abschrift des Fahrplans mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Der Sonderzug wird am 5.6. um 6 Uhr morgens in Compiégne bereitgestellt.

- 1 Anlage -

Paris, den 15.6.1942

Betr.: Weitere Judentransporte aus Frankreich

1. Vermerk:

Par. Hagen

Am 11.6.1942 fand im Reichssicherheitshauptamt – IV B 4 – eine Besprechung statt, an der neben dem Unterzeichneten (SS-Hauptsturmführer Dannecker) auch die Judenreferenten aus Brüssel und Den Haag teilnahmen.

a) Gegenstand

Aus militärischen Gründen kann während des Sommers ein Abschub von Juden aus Deutschland in das östliche Deportationsgebiet nicht mehr erfolgen.

RFSS hat daher angeordnet, daß entweder aus dem Südosten (Rumänien) oder aus den besetzten Westgebieten größere Judenmengen dem KZ Auschwitz zwecks Arbeitsleistung überstellt werden.

Grundbedingung ist, daß die Juden (beiderlei Geschlechts) zwischen 16 und 40 Jahre alt sind. 10% nicht arbeitsfähige Juden können mitgeschickt werden.

b) Vereinbarung

Es wurde vereinbart, daß aus den Niederlanden 15000, aus Belgien 10000 und aus Frankreich, einschließlich unbesetztes Gebiet, insgesamt 100000 Juden abgeschoben werden.

Auf Vorschlag des Unterzeichneten wurde neben der Altersgrenze festgelegt, daß der Kreis der Abzuschiebenden nur jene Juden umfaßt, die zum Tragen des Judensterns verpflichtet sind, sofern sie nicht in Mischehen leben.

I. Wegen der Gestellung des Transportmaterials soll auf Anweisung des RSHA durch den Unterzeichneten mit ETRA, Paris (Generalleutnant Kohl) Verbindung aufgenommen werden. Dabei soll auch die Frage der für Belgien erforderlichen 10 Transportzüge geklärt werden. Ab 13.7.1942 sollen die Transporte wöchentlich ca. 3 – abrollen.

II. Mit der französischen Regierung muß auf dem direkten oder indirekten Verhandlungswege erreicht werden, daß ein Gesetz herauskommt, wonach, ähnlich der 11. Verordnung zum Reichsbürgergesetz, alle außerhalb der französischen Staatsgrenzen wohnenden bzw. später auswandernden Juden Staatsangehörigkeit und Heimatberechtigung verlieren.

Transportkosten sowie Kopfgeld (ca. 700,– RM pro Jude) müssen vom französischen Staat getragen werden. Dasselbe gilt für die Ausrüstung der Juden und ihre Verpflegung für einen Zeitraum von 14 Tagen vom Abschubtag an gerechnet.

Referat IV B 4 des RSHA – SS-Obersturmbannführer Eichmann – hat angeordnet, daß sich die beteiligten Referenten am 2.7.1942 erneut in Berlin zur Schlußbesprechung zu melden haben. (FS.-Anforderung wird erfolgen.)

2. SS-Standartenführer Dr. Knochen mit der Bitte um Kenntnisnahme vorgelegt.

Par. Knochen

3. SS-Obersturmbannführer Lischka mit der Bitte um Kenntnisnahme vorgelegt.

Par. Lischka

4. Zurück an IV J
Par. Hagen

gez. Dannecker
SS-Hauptsturmführer

Source:
(CDJC-Dokument XXVI–29).

33

DOCUMENT 7 (RF 1217)

IV J SA 24
Dan/Ge.

Paris, le 15 juin 1942

Objet: Déportation future des Juifs de France.

I. Note:

Le 11 juin 1942 a eu lieu à l'Office Central de Sûreté du Reich — IV B 4 — une conférence à laquelle assistaient, outre le soussigné SS-Hauptsturmführer Dannecker, les responsables des sections juives de Bruxelles et de La Haye.

a) Objet.

Des raisons militaires s'opposent, cet été, au départ de Juifs d'Allemagne vers la zone d'opérations de l'Est.

Aussi le Reichsführer SS a-t-il ordonné de transférer au camp de concentration d'Auschwitz, aux fins de prestation de travail une plus grande quantité de Juifs en provenance de l'Europe du Sud-Est (Roumanie) ou des régions occupées de l'Ouest.

La condition essentielle est que les Juifs (des deux sexes) soient âgés de 16 à 40 ans. 10 % de Juifs inaptes au travail pourront être compris dans ces convois.

b) Décision.

Il a été convenu que 15 000 Juifs seraient déportés des Pays-Bas, 10 000 de Belgique, et de France, y compris la zone non occupée, 100 000 en tout.

Sur la proposition du soussigné, outre la limite d'âge, il a été décidé que seraient seuls compris dans la catégorie des déportés, les Juifs astreints au port de l'étoile juive, pourvu qu'ils ne vivent pas en mariage mixte.

c) Instructions techniques.

1. En raison de l'état du matériel de transport, le soussigné devra, sur l'indication du RSHA, prendre contact avec l'ETRA-Paris (Général Kohl). La question des trains requis pour la Belgique doit également être réglée. A partir du 13 juillet 1942, les transports rouleront à la cadence de 3 par semaine.

2. On devra obtenir du Gouvernement français, par des entretiens directs ou indirects, la promulgation d'une loi en vertu de laquelle, à l'instar de la deuxième ordonnance sur la citoyenneté allemande, tous les Juifs résidant à l'extérieur des frontières françaises ou émigrant ultérieurement, perdront la nationalité française et leurs droits de citoyens français. Le coût des transports, comme la capitation (700 RM par Juif) seront à la charge de l'Etat français. Il en est de même de l'équipement et du ravitaillement des Juifs pour une période de 15 jours à partir du jour de leur déportation. Le bureau IV B 4 du RSHA (SS-Obersturmbannführer Eichmann) a demandé aux responsables des sections juives intéressées de se présenter à nouveau à Berlin le 2 juillet 1942 pour une conférence de clôture (les invitations suivront).

II. Présenté pour information au SS-Standartenführer Dr Knochen,

III. Présenté pour information au SS-Obersturmbannführer Lischka,

IV. Retour au IV J.

Signé: DANNECKER,
SS-Hauptsturmführer.

Note manuscrite de Knochen en marge:

Rapidité («Tempo») si, d'ici là, il faudra résoudre le problème des transports.

Prière de me soumettre un rapport sommaire pour le Chef Supérieur des SS et de la Police.

DOCUMENT 38 (RF 1219)

IV J SA 225a
Dan/Ge.

Paris, le 15 juin 1942

Objet: Exécution technique de nouveaux transports de Juifs de France.

I. Note:

a) Pour éviter toute entrave à l'action des «travailleurs français pour l'Allemagne», actuellement en cours, on parlera seulement de la transplantation des Juifs. Cette version aura l'avantage de permettre la déportation de familles entières, auxquelles on donnera l'espoir de faire venir plus tard leurs enfants de moins de 16 ans.

b) Province: Dans la province de la zone occupée se trouvent environ 26 000 Juifs. Afin de débarasser la zone côtière des Juifs et vu la centralisation du problème juif à Paris, je me propose de déporter d'abord les Juifs de province.

Une fois l'accord établi avec l'ETRA (Section des Transports par fer) au sujet des horaires, etc..., un représentant de chaque Kommando de la Police de Sûreté et du SD se rendra à Paris en vue d'une action uniforme (réception des directives).

Ainsi, en présence du nombre peu elevé des Juifs résidant dans les circonscriptions des Kommandos du SD, il sera possible, en quelques semaines seulement, d'organiser 15 transports de 1000 Juifs chacun.

a) Grand-Paris: Entre temps, on pourra concentrer encore 15 000 Juifs dans le Grand-Paris et déclencher une action d'ensemble.

d) Zone non occupée: Il résulte de l'entretien que j'ai eu avec le Comissaire français aux affaires juives, le 15 juin 1942, que nous pourrons compter sur plusieurs milliers de Juifs de la zone non occupée qui seront mis à notre disposition pour être déportés. A supposer le départ de trois trains par semaine, la réalisation du programme fixé ci-dessus demanderait au moins trois mois.

On pourra équiper les Juifs avec leurs propres affaires puisqu'ils sont autorisés à emporter quelques vêtements et couvertures.

La question du ravitaillement pour les premiers 15 jours (à compter du jour de la déportation) ne présente aucune difficulté puisque les Juifs, obligés de rendre leurs cartes de ravitaillement, quittent définitivement le Ravitaillement français.

Quant au matériel de transport, 6 trains complets devraient suffire.

Ceux-ci se composeraient comme suit:

1 locomotive,
3 wagons de voyageurs pour la garde,
20 wagons de marchandises.

La question de la garde devra être réglée avec l'officier d'Etat-Major de la Feldgendarmerie auprès du Militärbefehlshaber.

2) Soumis au SS-Standartenführer Dr Knochen conformément aux instructions reçues.

Signé: DANNECKER,
SS-Hauptsturmführer.

Note manuscrite de Knochen:

Bien; après en avoir terminé du point le plus important — question du transport — soumettre un rapport sommaire au Chef Supérieur des SS et de la Police.

IV J - [illegible] EA 24 [illegible] Paris, den 16. [illegible]
Dan/S.

F e r n s c h r e i b e n
dringend, sofort vorlegen

G e h e i m

NU 11200

Befördert durch [illegible]
Tag Monat Uhrzeit
[illegible] Juni 1942
an Rpp [illegible]

An das

Reichssicherheitshauptamt
IV B 4

B e r l i n .

Betr.: Judentransporte aus Frankreich
Vorg.: Auftrag des SS-Obersturmbannf. ~~Kirchmann~~ Lichmann an SS-Hauptstuf. Danneker vom 11.6.42.

Die Eisenbahntransport-Abtl. (Etra, Paris) ist aus nachstehenden Gründen nicht im Stande die seinerzeit von Gen. Leutnant Kohl gemachte Zusage der Abstellung rollenden Materials aufrecht zu erhalten:

1. In den letzten Wochen sind zur Vorbereitung der Operationen im Osten 37.000 Güterwagen, 800 Personenwagen und 1000 Lokomotiven allein aus dem französischen besetzten Gebiet schlagartig nach dem Reich verbracht worden, sodass mit dem vorhandenen Wagenmaterial kaum die von Gauleiter Sauckel geforderten 350 000 franz. Arbeiter befördert werden können.
Die Wagen wurden ~~[illegible]~~ so dringend abgefordert, dass noch nicht einmal mehr eine Beladung möglich war, sondern dass sie als Leerzüge nach dem Reich in [illegible] gesetzt werden mussten. Von dieser Tatsache erhielt die [illegible]
2. Derzeit ist eine grosse Umorganisation aller verkehrswirtschaftlich bedingten deutschen Organisationen in Frankreich im Gange, die im wesentlichen darin [illegible]

dass das Reichsverkehrsministerium die [illegible] zahlreichen Organisationen verantwortlich [illegible]
~~Di [illegible]~~ Diese ebenfalls in allerletzter Zeit schlagartig angeordnete Regelung wird erst in einigen Tagen [illegible] schlossen ~~[illegible]~~ sein. Vor diesem Zeitpunkt ist möglich annähernd mitzuteilen, ob in naher oder [illegible] Zeit überhaupt der Transport der Juden im vorgesehenen Umfang oder auch nur teilweise durchgeführt werden [illegible]

gez.
SS-Hauptsturmführer

35

IV J - SA 24
Dan/S.

DOCUMENT 8 (RF 1218)

Paris, le 16 juin 1942

TELEGRAMME

Urgent — à remettre immédiatement!

Secret!

A l'Office Central de Sûreté du Reich,
IV B 4.
Berlin.

Objet: Déportation de Juifs de France.

Référence: Ordre du SS-Obersturmbannführer Eichmann au SS-Hauptsturmführer Dannecker, du 11 juin 1942.

Pour les raisons indiquées ci-dessous, le service des transports par chemin de fer (ETRA, Paris) n'est pas en mesure de faire face aux engagements pris par le Général Kohl concernant la mise en réserve de matériel roulant.

1) Au cours des dernières semaines et en vue des préparatifs pour les opérations à l'Est, ont été envoyés coup sur coup dans le Reich, en provenance de la zone occupée française seulement, 37 000 wagons de marchandises, 800 wagons de voyageurs et 1000 locomotives. Il s'ensuit que les wagons disponibles actuellement suffiront à peine pour les 350 000 ouvriers français exigés par le Gauleiter Sauckel.

Les wagons furent réclamés avec une urgence telle qu'il ne fut même pas possible de les charger et qu'ils durent partir vides vers le Reich. Nos services ne l'ont appris qu'aujourd'hui.

2) On procède actuellement à une grande réorganisation des organismes de transport allemands en France: elle consiste essentiellement dans la prise en charge par le Ministère des Transports du Reich de nombreux organismes autonomes.

Cette réorganisation, qui vient d'être ordonnée soudainement, ne sera terminée que dans quelques jours. Avant cette date, il est impossible de faire savoir approximativement si la déportation des Juifs pourra être effectuée à une époque rapprochée ou éloignée, à l'échelle prévue ou partiellement.

Signé: DANNECKER,
SS-Hauptsturmführer.

(36)

XXV 6 – 38

R. F. SS
Sicherheits-Dienst
Nachrichten-Uebermittlung

Aufgenommen Monat Jahr Zeit durch	Befördert Tag Monat Jahr Zeit 17. Juni 1942 an RSHA durch	Raum für Eingangsstempel
Nr. 11367	Verzögerungsvermerk	

gramm — Funkspruch — Fernschreiben — Fernspruch

IV J - SA 24 Paris, den 17.6.1942

Dan./Ge.

Dringend ! Sofort vorlegen !

1.)Schr.

An das

Reichssicherheitshauptamt

- IV B 4 -

Berlin.

Betrifft: Die vorgesehenen 3 Judentransporte.

Vorgang: Absprache zwischen SS-Hauptsturmführer Dannecker und SS-Obersturmführer Nowak. vom 11.6.1942.

Unter Hinweis auf meinen FS-Bericht vom 16.6.1942 bitte ich um Mitteilung, ob trotz der darin aufgezeichneten Schwierigkeiten von dort aus über das Reichsverkehrsministerium die Abstellung der 3 Sonderzüge aus Le Bourget-Drancy, Pithiviers bezw. Beaune-la-Rolande erfolgen kann. Die für diesen Abschub vorgesehenen 3 ooo Juden sind marschbereit.

89

[signature]

(37)

XXV6-38

R.F. SS
Sicherheits-Dienst
Nachrichten-Uebermittlung

Aufgenommen Monat Jahr Zeit	Befördert Tag Monat Jahr Zeit	Raum für Eingangsstempel
~~Juli 1942~~ durch	18. Juni 1942 durch RSHA	
	Verzögerungsvermerk	
Nr. 11515		

gramm — Funkspruch — Fernschreiben — Fernspruch

IV J - SA 24 Paris, den 18.6.1942

Dan./Ge.

1.)Schr. Dringend!Sofort vorlegen!

An das
Reichssicherheitshauptamt
- IV B 4 -
z.Hd.v. SS-Obersturmführer N o w a k
B e r l i n.

Betrifft: Judentransporte aus Frankreich

Vorgang: Fernmündliche Unterredung zwischen SS-Hauptsturmführer Dannecker und SS-Obersturmführer Nowak vom 18.6.1942.

Nachstehend gebe ich die Abfahrtsbahnhöfe , zeitlich geordnet, bekannt:

Bordeaux (2 Züge),
dann Angers, Rouen, Nancy, Dijon je 1 Zug.

Weitere 3o Züge können ab Paris fahren. (Einzelheiten wegen des Bahnhofs in Gross - Paris werden mit der Wehrmachtverkehrs-

direktion fall[illegible]

91

KHG-38

Ich bestätige der Ordnung halber, dass am 22., 25. und
mit
28.6.1942 die ersten 3 Transporte insgesamt 3 ooo Juden
abrollen werden.

2.)

i.A.

SS - Hauptsturmführer

(38)

XXVb-38

IV J - SA 24 Paris, den 18.6.1942

Dan./Ge.

Betrifft: Weitere Judentransporte aus Frankreich.

1.)Vermerk:

Am 18.6.1942 rief SS-Obersturmführer Nowak (RSHA IV B 4) an und teilte mit, dass, trotz der im hiesigen FS Nr. 11291 vom 16.6.1942 aufgezeigten Schwierigkeiten, seitens des Reichsverkehrsministeriums die Bereitschaft bestünde, Judentransporte in grösserem Umfange aus Frankreich abzunehmen. Es wäre deshalb erforderlich, umgehend die Abfahrtbahnhöfe in der Reihenfolge des zeitlichen Ablaufs durch FS bekanntzugeben.

Da über die vom unbesetzten Gebiet zu übernehmende Zahl von Juden noch keine endgültige Klarheit herrscht, habe ich erklärt, zunächst für ca. 40 000 Juden Abfahrtsbahnhöfe nennen zu können. - Wie die Wehrmachtverkehrsdirektion Paris fernmündlich mitteilte, können die ersten 3 Züge verkehren, und zwar aus Le Bourget - Drancy am 22.6.1942,

Pithiviers " 25.6.1942,

Beaune-la-Rolande " 28.6.1942.

SS - Hauptsturmführer

2) gll.

(39)

XXVI-38

R. F. SS
Sicherheits-Dienst
Nachrichten-Uebermittlung

Aufgenommen	Befördert	Raum für Eingangsstempel
Tag Monat Jahr Zeit: 8 JUIN 1942	Tag Monat Jahr Zeit	Der Beauftragte des Chefs der Sich. Pol. u. des SD. für Frankreich, Belgien, Dienststelle Paris
durch	an durch	19. JUN. 1942
	Verzögerungsvermerk	5755
Nr. 11542		

Telegramm — Funkspruch — Fernschreiben — Fernspruch

BERLIN NUE 105 652 18.6.42 1845 = WUE=
AN DEN BEFEHLSHABER DER SIPO U. D. SD IM BEREICH DES
MILITAERBEFEHLSHABERS IN FRANKREICH, Z. HDN. SS-STAF. DR.
K N O C H E N O. V. I. A. - P A R I S = G E H E I M =
BETR.: EVAKUIERUNG VON JUDEN AUS FRANKREICH =
BEZUG: FERNMUENDL. BESPRECHUNG MIT SS-H'STUF. DANNECKER =
DIE 3 FUER JUNI 1942 VORGESEHENEN JUDENTRANSPORTE NACH
AUSCHWITZ KOENNEN, WIE DAS REICHSVERKEHRSMINISTERIUM
MITTEILTE, DURCHGEFUEHRT WERDEN U. ZW.:
AM 22.6.42 AB LE BURGET DRANCY BEI PARIS =
AM 25.6.42 AUS PITHIVIERS BEI ORLEANS =
AM 28.6.42 AUS BEAUNE LA ROLANDE BEI ORLEANS =
DIE WEITEREN VERKEHRSTECHNISCHEN ANGELEGENHEITEN
(ABFAHRTSZEITEN) BITTE ICH MIT DER HAUPTVERKEHRS
DIREKTION PARIS (HERR NIKLAS) ZU REGELN =

RSHA. ROEM. 4 B 4 KL. A 3233/41 | KL. G (1085) I. A. GEZ.
E I C H M A N N, SS-O'STUBAF +++

X 8 55
XX 6 15
XXX 5 20

3 Stunden vor Abfahrt bereit.

40

~~WEHRMACHTVERKEHRSDIREKTION~~

PARIS

~~ABTEILUNG EISENBAHNEN~~

33 Bfp 6 Bfsv

Der Beauftragte des Chefs der Sich. Pol. u. des SD für Frankreich, Belgien, Dienststelle Paris
Eing. 20. JUN. 1942
Nr. 15463 Anl.

PARIS, den 19. Juni 1942
RUE DE BERRI, 29

Betr.: Sonderzüge für Arbeiter nach Auschwitz.
Bezug: Ohne.

An den

Beauftragten des Chefs der Sicherheitspolizei
und des SD für den Bereich des Mil.Bef.in Frankreich
- Abt 4 J -

P a r i s

31 bis, Avenue Foch

Anliegend übersendet die HVD Paris eine Abschrift der Fahrpläne der am 22., 25. und 28. Juni 1942 nach Auschwitz (Oberschlesien) verkehrenden Arbeitersonderzüge.

- 1 Anlage -

1) J. Ahnert
2)
3)
Wv
Zd A

22/6/42

(41)

Hauptverkehrsdirektion Paris Paris, den 19. Juni 1942
33 Bfp 6 Bfsv.

T e l e g r a m m b r i e f !

An die
EBD Paris Nord, Paris Ost, Paris Süd, Nancy,
WVD Brüssel, RBD Saarbrücken, Oppeln;
nachr: Gbl West Essen, Mineis 21 Berlin
- je besonders -

Betr.: Sonderzüge mit jüdischen Arbeitern nach Auschwitz.
Bezug: Ohne.

Zur Beförderung von je 1.000 jüdischen Arbeitskräften mit Begleitkommando verkehren folgende Sonderzüge über Neuburg (Mosel) nach Auschwitz (Oberschlesien) :

1) Am Montag, 22. Juni 1942 der Zug 811 von Le Bourget-Drancy:

Le Bourget-Drancy	ab 8.55
Le Bourget-Triage	8.58/9.10
Bobigny	dch 9.20
Noisy le Sec G C	9.33/9.56
Epernay	13.14/13.47
Chalons s.M.	14.36/14.42
Revigny	dch 16.35
Bar le Duc	17.05/17.15
Lerouville	18.39/18.44
Neuburg(Mosel)	an 19.57 ab 20.20 nach Fahrplan der RBD Saarbrücken.

2) Am Donnerstag, 25. Juni 1942 der Zug 813 von Pithiviers:

Pithiviers	ab 6.15
Malesherbes	6.45/6.58
Montereau	8.10/8.34
Flamboin	9.22/9.27
Troyes	11.35/11.49
Brienne le Chateau	13.07/13.10
Valentigny	13.24/13.25
Montier en Der	13.58/14.01
Eclaron	14.42/14.43
St Dizier	15.14/15.29
Revigny	16.29/16.32

und weiter wie Zug 811 unter Ziff 1).

3) Am Sonntag, 28. Juni 1942 der Zug 815 von Beaune la Rolande:

Beaune la Rolande	ab 5.20
Pithiviers	6.08/6.15

und weiter wie Zug 813 unter Ziff 2).

Höchstgeschwindigkeit für alle Züge 80 km/h. Last 350 t.

(42) 48

Sonderband IV

Deutsche Reichsbahn
Eisenbahnabteilungen
des Reichsverkehrsministeriums
21 g/Bfsv 20 (o)

Berlin W 8, den 23. Juni 1942

Telegrammbrief!

An

Generalbetriebsleitung West Essen,
Generalbetriebsleitung Ost (L und PW) Berlin,
Hauptverkehrsdirektionen Paris und Brüssel,
Bbv Utrecht und RBD Oppeln - jebesonders -

Betr

Sonderzüge zur Beförderung jüdischer Arbeitskräfte aus Frankreich, Belgien und Holland nach Auschwitz

Nach Mitteilung des Chefs der Sicherheitspolizei und des SD, Berlin, sollen demnächst etwa 90 000 Juden aus Frankreich, Belgien und Holland zum Arbeitseinsatz nach Auschwitz (O/S) befördert werden. Sie werden sich zahlenmäßig folgendermaßen auf die einzelnen Abgangsbahnhöfe verteilen:

a) Frankreich (ab 13.7.)	Paris		35 000
	Rouen		1 000
	Nancy		1 000
	Dijon		1 000
	Bordeaux		2 000
b) Belgien (ab 1.8.)	Brüssel		5 000
	Antwerpen		5 000
c) Holland (ab 15.7.)	Hooghaalen (bei Assen)		40 000
	insgesamt		90 000

Gbl West wird beauftragt, im Benehmen mit Gbl Ost die Durchführung dieser Transporte - möglichst unter Ausnutzung der vorhandenen Pläne zu regeln. Erwünscht ist Beginn der Transporte etwa am 13.7.42 mit 6 - 7 Sonderzügen wöchentlich zu je 1000 Personen. Die Wagengestellung, die möglichst weitgehend durch die westlichen HVDen erfolgen sollte, regelt Gbl Ost (PW).

gez Leibbrand

Ref 21

E D'ISRAEL
NERAL 6-ème BUREAU
משטרת ישראל
המטה הארצי לשכה 06

43

Der Befehlshaber
der Sicherheitspolizei und des SD
im Bereich des Militärbefehlshabers
in Frankreich

Paris, den 26.6.1942

IV J - SA 24

Geheim!

~~An alle~~

~~Sicherheitspolizei (SD) Kommandos und Grenzkommissariate~~

Betreff: Richtlinien für die ~~Durchführung der~~ Evakuierung von Juden ~~aus Frankreich (besetztes und unbesetztes Gebiet).~~

~~Das Reichssicherheitshauptamt Berlin hat zur Durchführung der Evakuierung von Juden aus Frankreich, Belgien und den Niederlanden nach Osten Richtlinien herausgegeben.~~ Die für die Evakuierung von Juden aus Frankreich maßgebenden Bestimmungen werden nachfolgend bekanntgegeben. Nach diesen Richtlinien ist in Zukunft zu verfahren.

1) Im Zuge einer Evakuierungsaktion können alle ~~nach den gesetzlichen Bestimmungen~~ dem Kennzeichnungszwang unterliegenden arbeitsfähigen Juden im Alter von 16 - 45 Jahren, ausgenommen
   a) in Mischehe lebende Juden,
   b) Juden mit der Staatsangehörigkeit
      des Britischen Empire,
      der USA,
      von Mexiko,
      der Mittel- und Südamerikanischen Feindstaaten, sowie
      der neutralen und verbündeten Staaten.

2) Es empfiehlt sich, die zu evakuierenden Juden vor dem Abtransport zu konzentrieren. Transporte werden jeweils in Stärke von je 1000 Juden durchgeführt.

3) Pro Person muß mitgenommen werden:
   a) 1 Paar derbe Arbeitsstiefel, 2 Paar Socken, 2 Hemden, 2 Unterhosen, 1 Arbeitsanzug, 2 Wolldecken, 2 Garnituren Bettzeug (Bezüge mit Laken), 1 Eßnapf, 1 Trinkbecher, 1 Löffel und 1 Pullover, ferner die notwendigsten Toilettengegenstände.
   b) Jeder Jude hat für 3 Tage Marschverpflegung bei sich zu führen.

Insgesamt darf nur 1 Gepäckstück (1 Koffer oder Rucksack) mitgenommen werden.

6) Ferner ist ~~für den~~ dem Transport Verpflegung für insgesamt 14 Tage (Brot, Mehl, Graupen, Bohnen usw. in Säcken) in einem gesonderten Güterwagen ~~mitzunehmen~~ zu (Gegenüber den französischen Behörden kann bei Anforderung der Verpflegung betont werden, daß die Transportteilnehmer in Kürze ganz aus dem französischen Verpflegungssektor ausscheiden).

4) Nicht mitgenommen werden dürfen:
Wertpapiere Devisen, Sparkassenbücher usw.,
Wertsachen jeder Art (Gold, Silber, Platin- mit Ausnahme des Eheringes),
Lebendes Inventar,
Lebensmittelmarken (diese sind vorher abzunehmen und den örtlichen Wirtschaftsämtern zu übergeben).

5) Vor Abgang des Transportes ist eine eingehende Durchsuchung nach Waffen, Munition, Sprengstoffen, Gift, Devisen, Schmuck usw. vorzunehmen.

7) Für die ordnungsmäßige Durchführung der Transporte ist jeweils eine jüdische Transportleitung zusammenzustellen, die von sich aus für jeden Waggon einen mit einer Armbinde gekennzeichneten Ordner zu bestimmen hat. Diese Ordner sind für die Aufrecherhaltung von Ruhe und Ordnung während der Fahrt und die Reinigung der Abteile nach Verlassen des Zuges verantwortlich. Der jüdischen Transportleitung ist ein jüdischer Krankenbehandler bezw. Sanitäter mit Sanitätsmaterial zuzuteilen.

8) Jedem Transportzug ist eine in geeigneter Weise ausgerüstete Begleitmannschaft in Stärke von mindestens 1 Führer und 15 Mann bis zur Reichsgrenze zuzuteilen.

9) Für den Transport ist eine Transportliste in 4facher Ausfertigung aufzustellen. Diese ~~muß~~ soll neben den Personalien nach Möglichkeit auch Angaben über den früheren Aufenthaltsort und Beruf enthalten. 2 Ausfertigungen sind vom Transportführer mitzuführen und dem Auffanglager zu übergeben. Zwei Ausfertigungen sind dem hiesigen Referat IV J zuzuleiten.

10) Dem Referat IV J ~~meiner Dienststelle~~ hiesigen ist unverzüglich nach Abfahrt eines Transportzuges fernmündlich die genaue Abfahrtszeit, die tatsächliche Transportstärke (gleichzeitig Angabe, wieviel weibliche Teilnehmer) ~~und~~ den Namen des Transportführers mitzuteilen.

(gez.) Dannecker

(44)

ehrsdirektion
~~ARKEHRSDIREKTION~~
ARIS
~~XGXEISENBAHNENX~~
33 Bfp 7

Der Beauftragte des Chefs der Sicherheitspolizei und des SD für den Bereich des Mil Bef in Frankreich, Abt. 4 J
Belgien, Dienststelle Paris
Eing. 4. JUL. 1942
B. Nr. 78000 Anl.

PARIS, den 2. Juli 1942
RUE DE BERRI 29

Betr.: Judentransporte aus Frankreich.

Bezug: Unterredung zwischen RR Möhl und Obersturmbannführer Mayer-Falk in der HVD Paris am 25.6.1942.

An den

Beauftragten des Chefs der Sicherheitspolizei
und des SD für den Bereich des Mil Bef in Frankreich, Abt 4 J

P a r i s

31 Bis, Avenue Foch

Für die Abbeförderung von 1 100 Häftlingen von Compiégne nach Metz und weiter nach Auschwitz (O.Schles.) ist bis Metz folgender Fahrplan aufgestellt:
Compiégne ab 9.30, Laon 11.10/11.30, Chalons s.M.13.25/13.35, Neuburg 16.50/17.10, Metz an 17.50.

Die HVD bittet, den Zug möglichst 3 Tage vor dem Verkehrstag anzumelden.

Nach Mitteilung des Reichsverkehrsministeriums sollen in der nächsten Zeit außerdem aus Frankreich 40 000 Juden von verschiedenen Bahnhöfen aus abbefördert werden. Zur Aufstellung der Fahrpläne bittet die HVD um Angabe der gewünschten Abfahrzeiten. Da auch noch andere Einzelheiten, wie Wagengestellung, Verpflegungsaufenthalte und Verkehrstage zu klären sind, ließen sich diese Fragen am besten durch eine persönliche Aussprache mit dem Referenten 33 der HVD Paris erledigen.

(45)

XXVb-53

IV J SA 24
He/Bir

Paris, den 9.7.1942

Betr.: Abtransport von Juden aus Frankreich - Fahrplanbesprechung.

1.) Vermerk :

Am Dienstag, den 7.7.1942 fand bei der Verkehrsdirektion Paris eine Besprechung über die Fahrplanaufstellung zum Abtransport der Juden zwischen SS-Hauptsturmführer Dannecker und Reichsbahninspektor W o l f statt. Danach wird der schon bestehende Fahrplan beibehalten und sämtliche Züge, die aus der Provinz kommen, diesem Fahrplan angeschlossen.

Der Fahrplan lautet : x Paris, 29, rue de Berry (WVD) Ely 4702 - 4706

9,3o Uhr	ab Compiègne	16,5o Uhr	an Neuburg (Grenze
8,55 "	" Drancy	19,57 "	" " "
6,15 "	" Pithiviers	19,57 "	" " "
5,2o "	" Beaune-la-Rolande	19,57 "	" " "

2.) zum Vorgang.

SS-Hauptsturmführer

(46)

XXVI-76

IV J SA 225a
Ah/Bir

Paris, den 18.7.1942

Betr.: Transportzüge für Juden.

1.) Vermerk :

Reichsbahninspektor W o l f von der Hauptverkehrsdirektion Paris hat heute mitgeteilt, daß er Anweisung erhalten habe, für die Transportzüge in Zukunft nur Personenwagen bereit zu stellen, da die Güterwagen für andere Zwecke benötigt werden. R.I. Wolf macht darauf aufmerksam, daß in diesem Fall für jedes Abteil eine Bewachungsperson zu stellen sei, wonach für jeden Zug also ca 2oo Mann Bewachung in Frage käme. Er regt an, gegebenenfalls über unsere vorgesetzte Dienststelle zu versuchen, diese Verfügung wegen der Bewachungsschwierigkeiten rückgängig zu machen.

2.) SS-Hauptsturmführer Dannecker

mit der Bitte um Kenntnisnahme vorgelegt.

[illegible]

FS
ist heute abgegangen
Ah 20/7

Nach Rücksprache mit O'Stuf Röthke, RSH ist Fernschreiben um Erledigung in dem Sinne bitten, daß weiterhin Güterwagen zur Verfügung gestellt werden

[illegible] 20/7

47

XXVb-96

IV J - SA 225a Paris, den 28.7.1942

RS./Ge.

Betrifft: Abtransport von Juden aus dem besetzten und unbesetzten Gebiet Frankreichs.

I.) Vermerk:

Nach dem vom Reichssicherheitshauptamt mitgeteilten Transportplan sind für den Rest des Monats Juli sowie für den Monat August folgende Judenzüge in Drancy zu starten:

29.7., 31.7.

3.8., 5.8., 7.8., 10.8., 12.8., 14.8., 17.8.,

19.8., 21.8., 24.8., 26.8., 28.8., 31.8.

Es sind mithin im Monat August 1942 insgesamt 13 Judentransportzüge abzuschieben. Das erforderliche Transportmaterial ist nach einer gestrigen Auskunft der Wehrmachtverkehrsdirektion Paris für sämtliche Züge im Monat August bereitgestellt, und zwar werden nach wie vor deutsche Güterwagen für den Abtransport genommen werden können.

Am 27.7.1942 hat bei mir der Generalsekretär für die französische Polizei im besetzten Gebiet Frankreichs, L e g u a y, vorgesprochen und mir mitgeteilt, dass die französische Regierung bereit wäre, zunächst die in den Judenlagern des unbesetzten

Gebietes vorhandenen Juden für den Abtransport nach Deutschland zur Verfügung zu stellen. Es handele sich hierbei um 3 - 4 000 Juden. Nach der Auslieferung dieser Juden beabsichtige die französische Regierung alsbald weitere staatenlose Juden im unbesetzten Gebiet zu internieren, um auch diese dann für den Abtransport nach Deutschland zu überstellen. Leguay hat darum gebeten, dass ihm nähere Mitteilungen über die technische Durchführung des Abtransportes berichtet würden.

Ich habe Leguay nach Rücksprache mit der Wehrmachtverkehrsdirektion noch am Abend des 27.7. wissen lassen, dass die Züge mit den Juden zunächst nach Drancy geleitet werden müssten (Eine Abweichung von dem zwischen dem RSHA und dem Reichsverkehrsministerium vereinbarten genauen Transportplan nebst den Fahrplänen ist nicht möglich! Die Juden aus dem unbesetzten Gebiet sind daher innerhalb den Plänen der ab Drancy fahrenden Züge abzuschieben).

Eine Entladung der Juden aus dem unbesetzten Gebiet ist erforderlich, weil die Juden ab Drancy mit den von der Wehrmachtverkehrsdirektion bereitgestellten deutschen Güterwagen abtransportiert werden müssen. Ausserdem sind sämtliche Juden, die nach Auschwitz abgeschoben werden, vor dem Abtransport genauestens körperlich zu untersuchen. Diese Prozedur ist in Drancy bisher von der französischen antijüdischen Polizei vorgenommen worden und hat in zahlreichen Fällen bewiesen, dass die Juden trotz ausdrücklichen Verbots unerlaubte Gegenstände mit hinauszuschmuggeln

XXVb- 96

vermuten. Es ist daher notwendig, dass erst recht die Juden aus dem unbesetzten Gebiet vor der Abreise einer Untersuchung unterzogen werden.

Damit der Transportplan (13 Züge für August, 13 Züge für September) auf jeden Fall innegehalten werden kann und schon auf längere Zeit hinaus weitere Pläne gemacht werden können, habe ich Leguay aufgegeben, dafür Sorge zu tragen, dass die 3 - 4 000 Juden aus dem unbesetzten Gebiet möglichst schon bis zum 2.8.1942 in Drancy eintreffen.

Am 28.7.1942 vormittags ist Leguay erneut bei mir erschienen und hat angegeben, dass die Juden bis zum 2.8.1942 nicht mehr zur Verfügung gestellt werden könnten, wie er soeben aus Vichy gehört habe. Die Juden könnten jedoch an folgenden Terminen - stündliche Züge bei Chalon sur Saone - die Demarkationslinie passieren:

1.) 7.8.,
2.) 9.8.,
3.) 11.8.,
4.) 13.8. (Falls ein weiterer Transport aus den Lagern schon zustande gebracht werden könnte).

Die Juden könnten deshalb nicht sofort überstellt werden, weil sie teilweise aus den Lagern in kleineren Arbeitskommandos auf einzelne Dörfer usw. verteilt werden wären und teilweise erst wieder gesammelt werden müssten. Ausserdem wolle man aber auch die Familienangehörigen dieser Juden mitausliefern, die man ihrerseits

XXVI-96

auch erst internieren müsste. Die obigen Termine seien jedoch bereits mit der französischen Eisenbahnverwaltung vereinbart worden und dürften als endgültige betrachtet werden.

Die Züge werden bis zur Demarkationslinie von französischer Gendarmerie aus dem unbesetzten Gebiet begleitet sein und alsdann auf Gendarmeriekommandos aus dem besetzten Gebiet übergeben werden (Jeweilige Stärke der Kommandos : 1 Offizier, 4o Mann).

Ich habe Leguay gesagt, dass die Zurverfügungstellung dieser Juden lediglich als eine erste kleine Rate aufgefasst werden könnte. Nach hiesigen genauen Informationen seien in den französischen Lagern im unbesetzten Gebiet jetzt schon über 5 ooo Juden zusammengefasst, die wegen ihrer Staatenlosigkeit für einen Abtransport in Betracht kämen. Es müsse daher darauf bestanden werden, dass sehr schnell mit der Internierung sämtlicher im unbesetzten Gebiet vorhandenen staatenlosen Juden begonnen würde. Leguay hat geantwortet, dass seines Wissens Bousquet die Angelegenheit forcieren würde. Bousquet habe sich auch am 28.7. früh persönlich für die schnellste Gestellung der schon internierten Juden eingesetzt.

Die nächsten Judentransporte werden nach folgendem Programm durchgeführt werden:

1.) Zug ab Drancy am 29.7.1942 mit 1 ooo Juden, die z.Zt. in Drancy noch zur Verfügung stehe

2.) Zug ab Pithiviers am 31.7. }
3.) " " " " 3.8. } Juden, die anlässlich der
4.) " " " oder Beaune- } Razzia gegen Staatenlose
la-Rolande am 5.8. } am 16. und 17.7.42 in Paris
5.) " ab Beaune-la-Rolande am } verhaftet worden sind.
7.8. }

XXVb - 96

6.)	Zug ab Drancy am 10.8.	)	
7.)	" " " " 12.8.	)	Juden aus dem unbesetzten Gebiet
8.)	" " " "14.8.	)	
9.)	" " " "17.8.	)	
10.)	" " Pithiviers oder Beaune-la-Rolande am 19.8.	)	Judenkinder, die am 16. und 17.7.1942 in Paris interniert worden sind und nach der Entscheidung des BdSHA ebenfalls abtransportiert werden dürfen.
11.)	" " " " " am 21.8.	)	
12.)	" " " " " 24.8.	)	
13.)	" " " " " 26.8.	)	

Bleiben auszufüllen die Züge am 28.8. und 31.8. 1942, für die unbedingt rechtzeitig genug eine hinreichende Anzahl von Juden gestellt werden muss. Diese Juden lassen sich mit Leichtigkeit von der französischen Polizei des unbesetzten Gebietes im unbesetzten Gebiet aufbringen. Leguay schätzt die Zahl der noch in der freien Zone vorhandenen staatenlosen Juden auf 12 000. Diese Zahl dürfte jedoch höchstens 1/3 der tatsächlich sich dort aufhaltenden Juden ausmachen.

Da für die Abschubaktion aber auch für den Monat September schon jetzt 13 Züge bereitstehen, eine Anzahl, die wahrscheinlich noch gesteigert werden wird, muss die französische Regierung schon jetzt alle Schritte ergreifen, um wirklich die höchstmögliche Anzahl abzuschiebender Elemente zu erfassen.

Dem Ref. IV J bittet daher, bei der Besprechung mit Bousquet am 29.7.1942 zu fordern:

1.) Alle staatenlosen Juden des unbesetzten Gebietes sind auf schnellstem Wege zu internieren und auf Abruf seitens des

XXVb-96

Befehlshabers der Sicherheitspolizei und des SD zu überstellen.

2.) Die Internierungsaktion ist auszudehnen auf holländische und belgische Juden, die nach eigenen Angaben französischer Polizeidienststellen im unbesetzten Gebiet zu Tausenden vorhanden sind.

3.) Das französische Gesetz über die Aberkennung der Staatsangehörigkeit für französische Juden, die nach einem bestimmten Stichtag die französische Staatsangehörigkeit erworben haben, müsste baldigst, d.h. am besten noch vor Mitte August, erlassen werden, damit auch diese Kathegorie von Juden erfasst und schon für ein Septemberprogramm mitabgeschoben werden kann. Als Stichtag wäre möglichst ein Termin aus dem Jahre 1918 oder 1919 zu wählen, auf keinen Fall jedoch ein Termin, der später als 1927 liegt, da durch ein französisches Gesetz aus dem Jahre 1927 den Juden die Erlangung der französischen Staatsangehörigkeit in erheblichem Masse erleichtert worden ist (Angabe Leguays und des Generalkommissariats für Judenfragen).

1) Stuf Dr. Knochen
2) Oberstbefehl Lorenzka
3) Hoterer 44 e Dolmetscher
und Abdruck am 28.12 [illegible]
4) Wa IV 7.

[illegible] Kongress am 29.12 [illegible]

i.A. (i-V.)

[illegible] - Obersturmführer

(48)

Der Befehlshaber
der Sicherheitspolizei und des SD
im Bereich des Militärbefehlshabers
in Frankreich

Paris, den 30.7.1942

IV J - SA 225a

Rö./Ge.

Vom BdS am 31.7.42 persönl. an Hr. Oberst Kossmann übergeben.
[illegible]

An den

Chef des Generalstabes
beim Militärbefehlshaber in Frankreich
- z.Hd.v.Herrn Oberst K o s s m a n n

P a r i s

Nachrichtlich

an den

Kommandanten von Gross - Paris
- Kommandostab - Abt. Ic -

P a r i s.

Betrifft: Aktion gegen das Judentum in Frankreich.

Vorgang: Meine früheren Schreiben.

Die französische Polizei hat in eigener Durchführung und mit eigenen Kräften am 16. und 17.7.1942 insgesamt 12 884 staatenlose Juden in Paris festgenommen. Die ledigen und kinderlos verheirateten Juden (5 000) sind in das Judenlager Drancy überstellt worden, während der Rest, darunter 4 000 Kinder, kurz nach der Festnahme auf die Judenlager Pithiviers und Beaune-la-Rolande verteilt worden ist. Jm übrigen besetzten Gebiet sind rund 1 200 staatenlose Juden festgenommen worden.

Inzwischen sind bereits 4 ooo staatenlose Juden aus Drancy in Transportzügen mit je 1 ooo Personen in das Konzentrationslager Auschwitz abgeschoben worden. Ferner ist ein Transportzug mit Juden ab Orléans mit demselben Ziel in Marsch gesetzt worden. Die in den Lagern Pithiviers und Beaune-la-Rolande noch einsitzenden Juden werden bis Ende August abtransportiert werden.

Insgesamt werden im Monat August 13 Züge mit je 1 ooo Juden nach Auschwitz transportiert.

Die französische Regierung hat sich bereit erklärt, zunächst 3 - 4 ooo staatenlose Juden, die sich z.Zt. in französischen Internierungslagern im unbesetzten Gebiet befinden, zum Zwecke des Abtransports nach Auschwitz noch vor Mitte August zur Verfügung zu stellen. Ferner will die französische Regierung bereits in nächster Zeit sämtliche staatenlosen Juden des unbesetzten Gebietes internieren und laufend ausliefern.

Die Juden aus dem unbesetzten Gebiet werden die Demarkationslinie bei Chalon s.Saone passieren und zunächst nach Drancy geschafft werden, um von dort aus in den Transportplan für die Monate August und September eingereiht zu werden.

Die Transporte von Drancy aus werden mit deutschen

XXV 6-107

Gütermagon vorgenommen, die bereits für die Monate August und September bereit stehen.

Bis Ende Juli sind insgesamt 13 000 Juden aus dem besetzten Gebiet Frankreichs evakuiert worden. Bis Ende August 1942 werden 26 000 Juden französischen Boden verlassen haben.

Mit Einwilligung des Reichssicherheitshauptamtes werden die Judenkinder gleichfalls mit abgeschoben.

Die französische Regierung beabsichtigt, alsbald ein Gesetz zu erlassen, nach dem Juden französischer Staatsangehörigkeit, die erst nach 1933 naturalisiert worden sind, diese Staatsangehörigkeit aberkannt werden soll. Nach Erlass dieses Gesetzes sollen Juden, die durch dieses Gesetz betroffen werden, im besetzten und unbesetzten Gebiet interniert und danach nach Auschwitz abgeschoben werden.

Der Transportplan für den Monat September sieht bisher gleichfalls 13 Züge vor.

2.) SS-Obersturmbannführer
Pischka mit der
Bitte um Kenntnisnahme vorgelegt.

SS - Standartenführer

3.) Wv. bei IV J

Z. Akten Vorgang „Abschieb v. Juden"
G. Heinrichsen Ofs 7/8.

XXVIII 103

IV J - SA 225 a
Rö/Ge

Paris, le 30.7.1942

Au Chef de l'Etat-Major
auprès du Commandement Militaire en France
à l'attention de M. le Commandant Koszman
Paris
Pour information
au Commandant du Grand-Paris
Etat-Major - Section Ic
Paris

Objet : Action contre la juiverie en France.
Référence : Mes lettres antérieures.

Au cours d'une action dont elle a assumé elle-même l'exécution et pour laquelle elle a fourni les effectifs, la police française a arrêté les 16 et 17.7.1942 à Paris au total 12 884 Juifs apatrides. Les Juifs célibataires et mariés sans enfants (5 000) ont été acheminés sur Drancy, au camp de Juifs, tandis que le reste d'entre eux, parmi lesquels 4 000 enfants, ont été répartis peu après leur arrestation sur les camps de Pithiviers et de Beaune-la-Rolande.

Depuis, 4 000 Juifs apatrides sont déjà partis de Drancy pour le camp de concentration d'Auschwitz par convois de 1 000 personnes chacun. En outre un convoi de Juifs est parti d'Orléans pour la même destination. Les Juifs qui se trouvent encore dans les camps de Pithiviers et de Beaune-la-Rolande seront évacués avant la fin août.

Au total, 13 convois de 1 000 Juifs chacun partiront pour Auschwitz au cours du mois d'août.

Le gouvernement français s'est déclaré prêt à mettre à notre disposition pour l'évacuation sur Auschwitz avant la mi-août, dans un premier temps, 3 à 4 000 Juifs apatrides se trouvant en ce moment dans des camps d'internement français en zone non occupée. En outre, le gouvernement français va déjà interner dans de brefs délais tous les Juifs apatrides de zone non occupée et nous les livrer au fur et à mesure.

Les Juifs de zone non occupée passeront la ligne de démarcation à Chalon-sur-Saône et seront d'abord amenés à Drancy pour ensuite trouver place dans le plan de transport d'août et de septembre.

Les convois en partance de Drancy seront acheminés avec des trains allemands de marchandises qui sont préparés pour les mois d'août et de septembre.

D'ici à la fin juillet, 13 000 Juifs au total auront été évacués de zone française occupée. A la fin août 1942, 26 000 Juifs auront quitté le sol français.

Avec l'accord de l'Office Central de la Sécurité du Reich (RSHA), les enfants juifs seront également déportés.

Le gouvernement français compte promulguer sans tarder une loi selon laquelle les Juifs de nationalité française n'ayant été naturalisés qu'après 1933 perdront cette nationalité. Dès que cette loi aura été promulguée, les Juifs en question devront être internés en zones occupée et non occupée, pour être ensuite évacués à Auschwitz.

Le plan de transport du mois de septembre prévoit également et à ce jour 13 trains.

signé : Knochen
S.S.-Standartenführer.

(49)

POLICE D'ISRAEL
QUARTIER GENERAL 6-eme BUREAU



משטרת ישראל
המטה הארצי לשכה 06

120

XXVI-61

IV J - Sa 225a
Ch./Ge.

Paris, den 5.9.1942

Betrifft: Evakuierung von Juden.

1.) Vermerk:

Anfang Juli 1942 hat das Reichssicherheitshauptamt angeordnet, dass zum Zwecke der Endlösung der Judenfrage mit dem Abtransport von Juden aus den von Deutschland besetzten Gebieten zum Zwecke des Arbeitseinsatzes in grösserem Umfange begonnen werden sollte. Die Judenfrage sollte in den in Betracht kommenden Staaten in der Weise gelöst werden, dass die Juden etappenweise abgeschoben werden. Als 1. Etappe sollte der Abtransport von staatenlosen Juden erreicht werden. Wegen der Gestellung des für den Abtransport erforderlichen Materials hat sich das Reichssicherheitshauptamt alsbald mit dem Reichsverkehrsministerium in Verbindung gesetzt. Das Reichsverkehrsministerium hat die notwendigen Züge zur Verfügung gestellt in der Weise, dass ab 17.7.1942 wöchentlich 3 Züge aus dem besetzten Gebiet Frankreichs mit je 1 000 Juden in Marsch gesetzt werden können. Das Transportmaterial steht nach diesem Plan weiterhin zunächst bis Ende September zur Verfügung, voraussichtlich jedoch noch bis zum 31.10. bezw. 15.11.1942.

Auf Grund der Anordnung des RSHA sind in der Zeit vom 17.7. bis 4.9.1942 22 931 staatenlose Juden nach dem Osten abgeschoben worden. Vorher waren bereits 5 138 Juden evakuiert worden, so dass die Gesamtzahl der aus Frankreich abtransportierten Juden 28 069 beträgt.

Anfangs beschränkte sich der Abschub zunächst auf die in den Judenlagern im besetzten Gebiet befindlichen Juden. Zur Erfüllung des Transportprogramms musste ausserdem auf die sich noch in Freiheit befindlichen staatenlosen Juden zurückgegriffen werden. Die französische Regierung hat zunächst auf eigene Verantwortung und in eigener Durchführung im Departement Seine 12 884 staatenlose Juden (Männer, Frauen und Kinder) interniert und laufend für den Abtransport zur Verfügung gestellt. Ferner hat die französische Regierung im Monat August 1942 aus Internierungslagern des unbesetzten Gebietes insgesamt 5 000 staatenlose Juden überstellt.

Ende August 1942 haben durch die französische Polizei im unbesetzten Gebiet Razzien nach weiteren staatenlosen Juden stattgefunden. Nach bisher vorliegenden Meldungen waren bis zum 1.9.1942 durch die Razzien 7 100 staatenlose Juden erfasst worden. Die Razzien werden z.Zt. noch fortgesetzt.

2.) SS-Sturmbannführer H a g e n mit der Bitte um Kenntnisnahme und Bekanntgabe an die Deutsche Botschaft vorgelegt.

[illegible]

Sicherheits-Dienst

Aufgenommen Monat Jahr Zeit durch

Befördert Tag Monat Jahr Zeit 23 Sep 1942 durch

Verzögerungsvermerk

Raum für Eingangsstempel

Nr. 21916

Telegramm — Funkspruch — Fernschreiben — Fernspruch

IV J 225a.
Hs.7.

An das
Reichssicherheitshauptamt, Referat IV B 4,
z.Hdn.SS Oberstubaf. E i c h m a n n o.V.i.A.
B e r l i n

An den
Inspekteur der Konzentrationslager
in Oranienburg

An das
Konzentrationslager
in Auschwitz .

Am 23.9.42. 8,55 Uhr hat Transportzug Nr.34 901 /31 den Abgangsbahnhof Le Bourget Drancy in Richtung Auschwitz mit insgesamt 1 coo Juden verlassen.

Der erfasste Personenkreis entspricht den gegebenen Richtlinien.

Transportführer ist Feldwebel Ullmeyer, dem die namentliche Transportliste in zweifacher Ausfertigung mitgegeben wurde.

Mitgebene Verpflegung wie üblich pro Jude für 14 Tage.

Durch ein Versehen der franz.Eisenbahnverwaltung wurde der Verpflegungswagen des Zuges 901/30 ausrangiert.Er ist dem heutigen Zug angehängt worden,sodass Zug 901/31 zwei Verpflegungswagen mitführt.

Der Bruder des ehemaligen franz.Ministerpräsidenten Léon Blum ist mit dem heutigen Transport mitabgeschoben worden.

SS Obersturmführer.

IV J 225a.

le 23 septembre 1942.

A l'Office Central de Sûreté du Reich,
Bureau IV B 4,
A l'attention du SS-Obersturmbannführe
Eichmann ou de son adjoint.
B e r l i n.

A l'Inspecteur du camp de concentration
O r a n i e n b u r g.

Au camp de concentration
A u s c h w i t z.

Le 23 septembre 1942, à 8 h 55, le convoi N° 901/31 a quitté la ga de départ Le Bourget-Drancy pour Auschwitz, avec un total de 1000 Juif

La catégorie des individus touchés correspond aux directives reçue

Le chef de convoi est le sous-officier Ullmeyer, auquel la liste non native a été remise en deux exemplaires.

Ravitaillement emporté par Juif: comme de coutume, pour deu semaines.

Par erreur de l'administration française des chemins de fer, le wago de ravitaillement du train N° 901/30 avait été détaché. Il a été raccrocl au train de ce jour, de sorte que le train N° 901/31 comporte deux wagoi de ravitaillement.

Le frère de Léon Blum, ancien Président du Conseil français, fa partie du convoi de ce jour.

Signé: RÖTHKE,
SS-Obersturmführer

50

51

POLICE D'ISRAEL
QUARTIER GENERAL 6-ème BUREAU

משטרת ישראל
המטה הארצי לשכה 06

122

R.F. SS
Sicherheits-Dienst
Nachrichten-Uebermittlung

XXVI - 69

Aufgenommen Tag Monat Jahr Zeit	Befördert Tag Monat Jahr Zeit	Raum für Eingangsstempel
von durch	an durch	2. DEZ 1942
Nr.	Verzögerungsvermerk	

Telegramm — Funkspruch — Fernschreiben — Fernspruch

+ + BLN. NUE. 231 873 19.12.42 1600 = TESS =

AN BDS. U. D. SD. Z. HD. V.- SS.-STAF. DR. KNOCHEN OVIA.-
PARIS -

GEHEIM.- DRINGEND SOFORT VORLEGEN. -

BETRIFFT: ABBEFOERDERUNG VON JUDEN AUS FRANKREICH. -

VORGANG: BEKANNT.-

ANFANG JANUAR 1943 SOLL IN BESPRECHUNGEN MIT DEM REICHSVERKEHRSMINISTERIUM ZUSAMMENFASSEND EIN PROGRAMM FUER DIE IM ERSTEN VIERTELJAHR 1943 IM ZUGE VON EVAKUIERUNGSAKTIONEN ERFORDERLICHEN SONDERZUGBEWEGUNGEN ERSTELLT WERDEN, UM DIE REICHSBAHN IN DIE LAGE ZU VERSETZEN, VORAUSSCHAUEND UEBER DAS FUER DIESEN ZWECK ZUM EINSATZ KOMMENDE ROLLENDE MATERIAL ZU DISPONIEREN. -

ALLE GROESSEREN VORHABEN MUESSEN BEI DIESEN BESPRECHUNGEN VERKEHRSMAESSIG ERGERTERT WERDEN, DA SONST DIE REICHSBAHN BEI IHRER DERZEIT. BETRIEBSLAGE AUSSERSTANDE IST, KURZFRISTIG EINE GROESSERE ANZAHL VON SONDERZUEGEN BEREITZUSTELLEN.-

ICH BITTE DAHER, UMGEHEND MITZUTEILEN, IN WELCHEM UMFANGE EINE WIEDERAUFNAHME VON JUDENTRANSPORTEN AUS FRANKREICH IN DEN ERSTEN MONATEN DES NAECHSTEN JAHRES MOEGLICH IST. -

AUFNAHMEMOEGLICHKEITEN SIND VORHANDEN.-

RSHA BLN. IV B 4 KL. A. 3233/41 KL. G (1085)

I. A. GEZ. EICHMANN SS. OSTUR.

125

52

Reichsführer-SS

Persönlicher Stab Reichsführer-SS
[redacted]
Akt. Nr. Geh. / 1134

Nr. I 195/43 A-S (g)

[illegible] Jan. 1943

[illegible]heim

Herrn Staatssekretär Dr. Ing. Ganzenmüller, Berlin W 8
Voßstr. 35

Einschreiben!

—

1.) Sehr geehrter Parteigenosse G a n z e n m ü l l e r !

Ich bestätige den Empfang Ihres Briefes vom 12.1.1943.

Die zwei Sabotagefälle, die ich Ihnen nannte, sind die ersten, die wir auf diese Art nachweisen können. Die Anzeichen verdichten sich jedoch, daß neben den eigentlichen Banden eine besondere Sabotage-Organisation für die Bahn da ist. Ich darf Sie bitten, diese von mir mit vollem Bewußtsein Ihnen übermittelten Angaben nicht auf die leichte Schulter zu nehmen.

Ich bin selbstverständlich einverstanden, wenn ich monatlich ein Exemplar der Übersichten bekomme. Lediglich die Übersendung an SS-Obergruppenführer von dem B a c h , der draußen der wichtigste Mann ist, wird von hier aus meines Erachtens zu viel Zeit beanspruchen, sodaß er die Statistiken immer zu spät bekommt.

Nun komme ich noch mit einer wichtigen Frage: Eine Voraussetzung für die Befriedung des Generalgouvernements, von Bialystok und von den russischen Gebieten ist der Abtransport der ganzen Bandenhelfer und Bandenverdächtigen. Dazu gehört auch in erster Linie der Abtransport der Juden. Ebenso gehört der Abtransport der Juden aus dem Westen dazu, da wir sonst in diesen Gebieten ebenfalls mit einer Erhöhung der Anschläge zu rechnen haben.

Hier brauche ich Ihre Hilfe und Ihre Unterstützung. Ich muß, wenn ich die Dinge rasch erledigen will, mehr Transportzüge bekommen. Ich weiß sehr wohl, wie

- 2 -

Persönlicher Stab Reich[illegible]
Schriftgutverwalt.
[illegible] Nr. Geh. [illegible] 132/116

angespannt die Lage für die Bahn ist und welche Forderungen an Sie immer gestellt werden. Trotzdem muß ich an Sie die Bitte richten: Helfen Sie mir und verschaffen Sie mir mehr Züge.

H e i l H i t l e r !

Ihr

gez. H. H i m m l e r

2.) SS-Gruppenführer Müller
3.) SS-Obergruppenführer Pohl
4.) SS-Obergruppenführer Wolff
5.) [illegible]

durchschriftlich mit der Bitte um Kenntnisnahme übersandt.

I.A. [illegible]
SS-Obersturmführer

53

K. T. SS
Sicherheits-Dienst
Nachrichten-Uebermittlung

XXVI - 70

Aufgenommen				Befördert			
Tag	Monat	Jahr	Zeit	Tag	Monat	Jahr	Zeit
25.	Jan.	1943	durch	an		durch	

Verzögerungsvermerk

Nr. 1.19

Telegramm — Funkspruch — Fernschreiben — Fernspruch

Raum für Eingangsstempel
Der Befehlshaber der Sicherheitspolizei und des SD i Bereich d. Militärbefehlshaber Frankreich
Eingang: 25 JAN 1943
B. Nr. 1211 Anl.
Arb.-Geb. Sachbearbeiter

DR. BLN. NUE. 15516 25.1.43. 1650 = TESS

= AN BDS. PARIS - ZHD. V. SS.-STAF. DR. K N O C H E N -
C. V. I. A.-

PARIS - NACHRICHTL. : AN DEN BDS. D. SIPO. U. D. SD. Z. HD.
V. SS.- GEN. MAJ. D. POL. D. [illegible] E F N , C. V. I. A. -
M E T Z -

DRINGEND SOFORT VORLEGEN. - G E H E I M. -

BETR.: ABTRANSPORT VON JUDEN AUS DEM JUDENLAGER D R A N C
BEI PARIS NACH AUSCHWITZ. -

- BEZUG: DORT. FS.-BER. V. 22.1.43. IV J. -

DAS REICHSVERKEHRSMINISTERIUM HAT AUF HIES. VERANLASSUNG D
HAUPTVERKEHRSDIREKTION PARIS TELEGRAPHISCH ANGEWIESEN. 2.
SONDERZUEGE (GUETERWAGEN) FUER JE 1.500 BIS 2.000 JUDEN AB
LE BOURGET DRANCY NACH AUSCHWITZ BEREITZUSTELLEN U. DIE
VERKEHRSTAGE IM EINVERNEHMEN MIT DEM BDS. PARIS ZU
VEREINBAREN - ICH BITTE DIE VEREINBARTEN VERKEHRSTAGE
MINDESTENS 3 TAGE VOR ABFAHRT DES ERSTEN TRANSPORTES DEM BDS
METZ, DER DIE BEREITSTELLUNG VON BEGLEITKDOS. AB
REICHSGRENZE VERANLASST. U. NACH HIER MITZUTEILEN.- GEGEN
DIE ABBEFOERDERUNG VON IM LAGER DRANCY BEFINDLICHEN JUDEN
FRANZOES. ST. ANGEHOERIGKEIT (PUNKT A UND C.- DES DORT. FS.
BERICHTES V. 22.1.42.) BESTEHEN, SOWEIT DIES NACH DEN
RICHTLINIEN ZULAESSIG IST, KEINE BEDENKEN.- IN MISCHEHE

54

XXV c - 201

R. F. SS
Sicherheits-Dienst
Nachrichten-Uebermittlung

Aufgenommen Monat Jahr Zeit durch	Befördert Tag Monat Jahr Zeit an 3/Feb durch 1610	Raum für Eingangsstempel
	Verzögerungsvermerk	
Nr. 5693		

...mm — Funkspruch — Fernschreiben — Fernspruch

IV J - BdS SA 225a
Rö./Ne.

Paris, den 3. Februar 1943

Geheim!

An das

Reichssicherheitshauptamt
- IV 3 4 a -

Berlin.

Nachrichtlich

An den

Befehlshaber der Sicherheitspolizei und des SD
in Metz

Betr.: Abtransport von Juden aus dem Judenlager Drancy bei Paris nach Auschwitz/OS

Vorg.: Dort. FS vom 25.1.1943 Nr. 15 560

Mit der Wehrmachtsverkehrsdirektion Paris habe ich folgende Verkehrstage für die beiden Judentransporte vereinbart:

Erster Judentransport ab Le Bourget-Drancy am 9. Februar 1943

Zweiter Transport am 11. Februar 1943

Die Züge werden den Bahnhof Le Bourget-Drancy planmäßig um 8,55 Uhr verlassen und je rund 1000 Juden befördern.

I.A.:

SS-Obersturmführer.
(Röthke)

[illegible] 4/2/43

[illegible] 5. 2/43

[illegible] 4/2/43

55

Der Befehlshaber der Sicherheitspolizei und des SD

im Bereich des Militärbefehlshabers in Frankreich

Nachrichten - Uebermittlung

Aufgenommen Tag Monat Jahr Zeit	Befördert Tag Monat Jahr Zeit	Raum für Eingangsstempel
von durch	an durch	
	Verzögerungsvermerk	
Nr. 40597		

Telegramm — Funkspruch — Fernschreiben — Fernspruch

IV B - BdS - SA 225a
Rö./Ne.

Paris, den 30. September

An das

Reichssicherheitshauptamt
IV B 4 a

B e r l i n .

D r i n g e n d !

Sofort vorlegen!

Betr.: Judentransport am 7.10.1943.

Vorg.: Heutiges Ferngespräch zwischen #-Obersturmführer Nowak und dem Unterzeichneten.

Für Donnerstag, den 7. Oktober 1943 ist ein Judentransport ab Bahnhof Bobigny bei Paris nach Auschwitz geplant. Der Transport soll 1000 Juden, die den Abschubbedingungen unterliegen, umfassen.

Es wird gebeten, die erforderlichen Schritte wegen der Gestellung des Transportmaterials in die Wege zu leiten. Ferner bitte ich, dafür Sorge tragen zu wollen, daß ein Begleitkommando der Schutzpolizei Metz oder Saarbrücken in Stärke von einem Offizier und 20 Mann rechtzeitig abgestellt wird, so daß es bereits am 6.10. abends in Paris eintreffen kann.

Wegen der Gestellung des Transportmaterials setze ich mich noch heute mit der Wehrmachtsverkehrsdirektion Paris vorsorglich in Verbindung.

I.A.:
Röthke
#-Obersturmführer.

56

2.55

Der Befehlshaber der Sicherheitspolizei und des SD

im Bereich des Militärbefehlshabers in Frankreich.

Nachrichten - Uebermittlung

Aufgenommen Tag Monat Jahr Zeit	Befördert Tag Monat Jahr Zeit	Raum für Eingangsstempel
von durch	20 OCTO 1943 an durch	
	Verzögerungsvermerk	
Nr. 77307		
Telegramm — Funkspruch — Fernschreiben — Fernspruch		

IV B - BdS

Paris, den 20. Oktober 1943

1. Fernschreiben!

an das

Dringend! sofort vorlegen!

Reichssicherheitshauptamt
Referat IV B 4 a

B e r l i n .

Betr.: Judentransport am 28.10.1943
Vorg.: Laufend.

Für Donnerstag, den 28.Oktober 1943 ist ein Judentransport ab Bahnhof Bobigny bei Paris nach Auschwitz in Aussicht genommen. Der Transport soll 1000 abschubfähige Juden umfassen.

Es wird gebeten, die erforderlichen Schritte wegen der Gestellung des Transportmaterials in die Wege zu leiten. Ferner bitte ich zu veranlassen, daß ein Begleitkommando der Schutzpolizei aus dem Reich in Stärke von 1:20 so rechtzeitig nach hier abgestellt wird, daß es am 27.10.1943 vormittags hier eintrifft.

Wegen der Gestellung des Transportmaterials wird auch von hier aus mit der Wehrmachtsverkehrsdirektion Paris in Verbindung getreten.

Die Festnahme von Juden in dem bisherigen italienischen Interessengebiet stößt insofern auf erhebliche Schwierigkeiten, als ~~eine~~ 90% der bisher dort ansässig gewesenen Juden falsche Ausweispapiere besitzt und sich in den Dörfern und im Gebirge versteckt hält. Die Festnahme ist daher fast nur mit ortskundigen Vertrauensleuten möglich.

BdS Paris, Referat IV B im Auftrage gez. Tannenmacher
SS-Obersturmführer

2. Vlg. bei IV B am 22.10. (Rücksprache mit der Wehrmachtsverkehrsdirektion)

I.A.:

57

2.567

XL/X-54

22. Oktober 3

An die

Wehrmachtsverkehrsdirektion

IV B - Ma./Ne. P a r i s

z.Hdn. von Herrn Reichsbahn~~direktor~~ inspektor Niclas

Betr.: Judentransport am Donnerstag, den 28.10.1943 vom Güterbahnhof Bobigny nach Auschwitz/O.S.

Vorg.: Ohne.

Es ist beabsichtigt, am 28.Oktober 1943 einen Judentransport vom Güterbahnhof Bobigny nach Auschwitz durchzuführen. Das Reichssicherheitshauptamt wird sich mit dem Reichsverkehrsministerium wegen der Gestellung des Transportmaterials in Verbindung setzen.

Ich bitte, für den Transport 23 Güterwagen und 3 Personenwagen (davon einer zweiter Klasse) bereits für 27.10.1943 nachmittags 15 Uhr auf dem Güterbahnhof Bobigny zusammenstellen zu lassen, damit die Reinigung und Sicherung der Wagen noch vorgenommen werden kann.

I.A.:

58

Befehlshaber der Sicherheitspolizei und des SD

2569

im Bereich des Militärbefehlshabers in Frankreich

Nachrichten - Uebermittlung

Aufgenommen Tag Monat Jahr Zeit	Befördert Tag Monat Jahr Zeit	Raum für Eingangsstempel
von 23 OCTO 1943 durch	an durch	Der Befehlshaber der Sicherheitspolizei und des SD im Bereich des Militärbefehlshabers Frankreich 24 OKT. 1943 Eingang: B.Nr. 17921 Anl.
Nr. 17549	Verzögerungsvermerk	Abt.

Telegramm — Funkspruch — Fernschreiben — Fernspruch

G

23169

BERLIN NUE 189905 23.10.43 1445 =BG=

AN DEN BDS U.D.SD. Z.HD.V. SS-O'STUF. R O E T H K E. —

O.V.I.A. — I N P A R I S ==

: NACHRICHTLICH: AN DAS KL. AUSCHWITZ, Z.HD.SS-O'STUBAF.

H O E S S — O.V.I.A. — A U S C H W I T Z

=== G E H E I M ===

BETR: ABBEFOERDERUNG VON JUDEN AUS FRANKREICH.—

BEZUG: LAUFEND.—

DIE ABBEFOERDERUNG VON 1.000 JUDEN AB PARIS- BOBIGNY IN DAS KL. AUSCHWITZ KANN, WIE VORGESEHEN, AM 28.10.43 ERFOLGEN, SOFERN DIE ERGANGENEN RICHTLINIEN NICHT ENTGEGENSTEHEN.— DAS REICHSVERKEHRSMINISTERIUM HAT DIE GESTELLUNG EINES SONDERZUGES ZUGESAGT UND DIE HAUPTVERKEHRSDIREKTION PARIS ENTSPRECHEND ANGEWIESEN.— DAS BEGLEITKOMMANDO STELLT DER BEFEHLSHABER DER ORDNUNGSPOLIZEI MUENSTER IN DER STAERKE VON 1:20 . DAS KOMMANDO TRIFFT AM 27.10.43 IN PARIS EIN.—

- RSHA ROEM. 4 B 4 KLEIN A 3233/41 KLEIN G (1085) —

I.A. GEZ. GUENTHER, SS-STUBAF. ++ ++

A — 93 — 75 000

(59)

Z 582

Der Befehlshaber der Sicherheitspolizei und des SD

im Bereich des Militärbefehlshabers in Frankreich

Nachrichten - Uebermittlung

Aufgenommen Tag Monat Jahr Zeit	Befördert Tag Monat Jahr Zeit	Raum für Eingangsstempel
von durch	am 13 NOVE 1943 durch	
	Verzögerungsvermerk	
Nr. 5530/1		

Telegramm — Funkspruch — Fernschreiben — Fernspruch

IV B - BdS
Rö./Ne.

Paris, den 13. November 1943

1. Blitz-FS

Geheim!

An das

Reichssicherheitshauptamt - IV B 4
z.Hdn von SS-Obersturmbannführer Eichmann

Berlin.

Betr.: Judentransport vom Bahnhof Bobigny nach Auschwitz Oberschlesien am 20.11.1943.

Vorg.: Ohne.

Ich beabsichtige, am Sonnabend, den 20.11.1943, einen Judentransport vom Bahnhof Bobigny bei Paris nach Auschwitz in Oberschlesien mit 1000 bis 1200 Juden in Marsch zu setzen.

Die Juden entsprechen den Abschubrichtlinien. Der Transportzug soll den Bahnhof Bobigny fahrplanmäßig um 9,10 Uhr verlassen.

Es wird gebeten, das Transportmaterial gestellen lassen zu wollen.

Ferner darf ich darum bitten, wiederum ein Kommando Schutzpolizei in Stärke von einem Offizier und 20 Mann stellen zu lassen, das bis spätestens den 19. abends in Paris ein

treffen müßte. Da sich die Kommandos für die letzten Judentransporte bestens bewährt haben, wird vorgeschlagen, wiederum für den Transport am 20.11.1943 Schutzpolizei aus Straßburg (BdO - Stuttgart) abordnen zu lassen.

I.A.:

[signature]

SS-Obersturmführer.

(60)

2.586

16. November 1943.

An die

Wehrmachtsverkehrsdirektion
Referat 33

P a r i s

Betr.: Judentransport am Samstag, den 20.11.43.

Es ist beabsichtigt, am kommenden Samstag, den 20.11.43, einen Judentransport vom Bahnhof Bobigny nach Auschwitz/O-Schl. durchzuführen. Das Reichssicherheitshauptamt wird sich mit dem Reichsverkehrsministerium wegen der Gestellung des Transportmaterials in Verbindung setzen.

Ich bitte, für den Transport 23 Güterwagen und 3 Personenwagen (davon einer zweiter Klasse) bereits für 19.11.1943 nachmittags 15 Uhr auf dem Güterbahnhof Bobigny zusammenstellen zu lassen, damit die Reinigung und Sicherung der Wagen noch vorgenommen werden kann.

I.A.

SS - Obersturmführer

61

Der Befehlshaber der Sicherheitspolizei und des SD

im Bereich des Militärbefehlshabers in Frankreich

Nachrichten - Uebermittlung

2.584

Aufgenommen Tag Monat Jahr Zeit	Befördert Tag Monat Jahr Zeit	Raum für Eingangsstempel
16 NOVE 1943 von durch	an durch	B. d. S. 16 NOV. 1943 G. 9538 Abt. IVB
Nr. 85204	Verzögerungsvermerk	

Telegramm — Funkspruch — Fernschreiben — Fernspruch

244 45

BERLIN NUE 205 140 16.11.43 0955 =WUE=

G E H E I M. =

AN DEN BEFEHLSHABER DER SIPO U. D. SD, Z. HDN.

SS- OBERSTURMFUEHRER R O E T H K E O. V. I. A. -

P A R I S. = DRINGEND - SOFORT VORLEGEN. =

BETR.: ABBEFOERDERUNG VON JUDEN AUS FRANKREICH. =

BEZUG: BEKANNT. =

DIE REICHSBAHN STELLT FUER DIE ABBEFOERDERUNG VON 1.000 - 1.200 JUDEN AB PARIS NACH AUSCHWITZ AM 20.11.1943 EINEN SONDERZUG ZUR VERFUEGUNG. DAS REICHSVERKEHRSMINISTERIUM WIRD DIE HAUPTVERKEHRSDIREKTIO PARIS ENTSPRECHEND ANWEISEN. -

DAS BEGLEITKOMMANDO IN STAERKE VON 1:20 WIRD VOM BEFEHLSHABER DER ORDNUNGSPOLIZEI STUTTGART ZUR VERFUEGUNG GESTELLT. DAS KOMMANDO TRIEFT AM 19.11.194 AUS STRASSBURG KOMMEND IN PARIS EIN. =

RSHA. ROEM. 4 B 4 KL. A 3233/41 KL. G (1085)

I. A. GEZ. E I C H M A N N, SS- OBERSTURMBANNFUEHRER. -

Le Terrasse Hotel

12 [illegible]

[illegible]

I/II A — 65 000

(62)

2.604

XLIX-5

2. Dezember 3

An die
Wehrmachtsverkehrsdirektion
Paris

IV B - BdS - Sa 225a
R+./Bt.

Betrifft: Judentransport am 7.12.1943.
Bezug: Ohne.

Ich beabsichtige, für Dienstag, den 7.12.1943 einen Transport mit 1.000 Juden ab Bahnhof Bobigny bei Paris nach Auschwitz abzuschieben.

Es wird gebeten, das hierzu erforderliche Transportmaterial (23 Güterwagen und 3 Personenwagen) bereits für den 6.12.1943, 15 Uhr, auf dem Bahnhof Bobigny bereitstellen zu lassen, damit die Wagen noch gereinigt und verdrahtet werden können.

Ich wäre dankbar, wenn möglichst stabiles Wagenmaterial gestellt werden könnte.

Im Auftrage:
SS-Obersturmführer.

(63)

Der Befehlshaber der Sicherheitspolizei und des SD

im Bereich des Militärbefehlshabers in Frankreich

Nachrichten - Uebermittlung

Aufgenommen Tag Monat Jahr Zeit	Befördert Tag Monat Jahr Zeit	Raum für Eingangsstempel
von durch	7 DEC 1943 an durch	
	Verzögerungsvermerk	
..... Nr. 92041		
Telegramm — Funkspruch — Fernschreiben — Fernspruch		

IV B - BdS - SA 225a

Paris, den 7. Dezember 1943

1) Fernschreiben:

a) An das

Reichssicherheitshauptamt - IV B 4 -
z.Hd. SS-Obersturmbannführer Eichmann o.V.i.A.
B e r l i n

b) An den

Inspekteur der KZ-Lager
O r a n i e n b u r g

c) An das
KL. Auschwitz
z.Hd. SS-Obersturmbannführer Hess
A u s c h w i t z /OS.

Betrifft: Judentransport vom Bahnhof Bobigny b.Paris nach Auschwitz/OS. am 7.12.1943.

Bezug: Laufend.

Am 7.12.1943 um 12^{10} Uhr hat Transportzug D 901 den Abgangsbahnhof Bobigny in Richtung Auschwitz mit insgesamt 1.000 Juden verlassen.

Die abgeschobenen Juden entsprechen den erlassenen Evakuierungsrichtlinien.

Der Transport wird ab Bobigny bis Reichsgrenze von 1:13 Sicherheitspolizei (SS-Obersturmführer Wannenmacher und von der Reichsgrenze bis Auschwitz von 1:20 Schutzpolizei begleitet.

./.

690

Transportführer Leutnant der Feldgendarmerie Reiff.

2.) z.d.A.

i.A.

SS-Hauptsturmführer

V.

L'embarquement des déportés

Quelle que soit l'heure, il y a toujours du monde à la sortie du camp et dans les rues. En général, la date et l'heure des départs parviennent à être connues des internés et sont communiquées au dehors.

Anonyme dans le convoi du 23 janvier 1943, le docteur Marcel Leboucher, de Caen, est comme tous frappé par cette présence : « Sur notre passage une foule très dense se presse : certaines femmes pleurent et bien des gens nous encouragent.

« Nous disons aux unes : "Ne t'en fais pas", aux autres : "Tenez bon, vous qui restez !" »

Le matin du 28 avril 1943, Robert Franqueville, de Paris, le note également. Il fait partie de ce qui sera le convoi des 64 000. Ils sont à peu près 1 200, dont une centaine de femmes. Il marche en queue de colonne, bien placé pour voir tout ce qui se passe :

« Aux abords du stalag une foule de parents et d'amis essaient dans la multitude du troupeau de reconnaître celui ou celle pour qui, désormais, ils se tourmenteront davantage.

« Une femme reconnaît son mari, court comme une folle à côté de lui. Le garde le plus proche accourt aussitôt et arrache la pauvre créature des bras de l'homme qui, accroché à elle, la supplie de s'écarter. Non ? L'Allemand, de la crosse de son fusil, frappe la femme si fort qu'elle va s'aplatir au pied du mur. Des gens l'emportent dans leurs bras....

« Un de nos camarades, prévoyant, a griffonné avant le départ quelques mots à l'adresse de sa mère qu'il sait à Compiègne ce jour-là. L'apercevant dans la foule il jette négligemment le petit billet devant elle et passe sans remarquer qu'un Allemand suit chacun de ses gestes. L'Allemand laisse la pauvre femme se baisser, arrive derrière elle, pose sa grosse botte sur le carré de papier à quelques centimètres de ses doigts, met le billet dans sa poche, rattrape le garçon et lui assène sur la tête un coup qui le fait tituber... »

Ces scènes se renouvellent à tous les départs ; se répètent aussi chaque fois les chants repris en chœur par les prisonniers, chants qui sont autant de défis lancés à la face de l'occupant, de messages de confiance pour ceux qui restent et de raisons d'espérer pour ceux qui partent. Réagir ensemble, c'est ce qui compte. Voilà pourquoi, le 23 janvier 1943, sur la place d'appel de Compiègne, Marcel Naime n'est pas le dernier à reprendre « La Marseillaise » jaillie d'abord du groupe des premières femmes déportées. Voilà pourquoi le Dr Leboucher, une des grandes figures du mouvement scout d'entre les deux guerres, n'hésite pas sur la route à fredonner pour la première fois des refrains révolutionnaires avec ses voisins communistes : « Nous entonnons "la Marseillaise", dont nous faisons alterner les couplets avec ceux du "Chant des partisans". Et je chante de mon mieux "A l'appel du grand Lénine, se levèrent les partisans", jusqu'au moment où un officier allemand nous impose silence. Alors nous avons ensemble la même inspiration et c'est en sifflant ces mêmes hymnes que nous arrivons à la gare... »

Au répertoire figurent encore « la Madelon », « le Chant du départ », « Allons au-devant de la vie », « Ce n'est qu'un au-revoir ».

Ceux qui partent le 8 mai 1943 se déchaînent à la gare. Alex Le Bihan est du nombre : « Nous chantons "la Marseillaise", "le Drapeau rouge", "la Jeune Garde", "Soldats du 17e" et même "l'Internationale". Les gardes qui nous entourent ne bronchent pas, mais interdisent toute approche. Une femme qui veut donner quelque chose — sans doute à son mari — reçoit un coup de baïonnette à la main. »

Albert Claverie, lui, n'en croit pas ses oreilles quand il débouche dans la gare de Compiègne en mai 1943 : « Grosse surprise, une musique militaire française joue. Ce n'est pas pour nous, bien sûr. Un train est là, bariolé d'inscriptions, empli de soldats français. Les Allemands ont monté une réception pour l'opération "Relève" des prisonniers de guerre. Mais, quand ces gens voient arriver notre colonne de jeunes, leurs cadets, presque leurs fils, ils voient rouge. Ils hurlent à leur tour, traitant les S. S. de tous les noms. Nos gardiens nous font prendre le pas de course vers notre train, qui stationne un peu plus loin. C'est en pleine cacophonie que l'on nous enfourne dans des wagons à bestiaux. »

Au fur et à mesure que les départs se succèdent, que la situation empire pour les Allemands, les conditions de l'embarquement changent aussi. Pour le dernier départ du 4 juin 1944 vers Sachsenhausen via Neuengamme, Bernard Poncet signale : « Fouille approfondie avant le départ. Nous sommes nus et, systématiquement, nos vêtements sont retournés. A cinq heures du matin, le lent chapelet des trois mille détenus s'égrène dans la ville. Les S. S. font rentrer les habitants dans leurs maisons et fermer leurs volets. Impossible de laisser tomber un billet sur la route. »

Amicale d'Oranienburg-Sachsenhausen, *Sachso. Au cœur du système concentrationnaire nazi*, Paris, Éditions de Minuit, 1981, pp.78-80.

« *Los, los, Schweinerei* . » Nous commençons notre vie de forçat . Au trot, il faut dévaler les petites rues ; les femmes aux fenêtres ou sur le pas des portes nous regardent avec pitié ; elles se font rabrouer. A un carrefour, un véritable cordon de troupes refoule un groupe de personnes ; on entend un cri de femme : « Mon chéri. »

Avec nous, il y a le grand Fournet, un grand gars pas solide, que Mezen a connu à Orléans ; nous l'avons adopté. Sur un tas de décombres, avant de passer le pont, il aperçoit sa femme ; je vois une femme blonde qui fait signe ; lui veut se retourner, mais la course continue : « *Los, los* », voici la gare ; il aperçoit de nouveau sa femme. C'est déchirant. Non, vraiment, je crois qu'il vaut mieux ne pas donner ce spectacle à nos familles, et une chère silhouette entrevue, cela doit couper les jambes.

Nous sommes maintenant des déportés, un troupeau humain qui, à coups de crosse, se hisse dans des wagons à bestiaux ; les Boches comptent : « *zwei, drei..., zwanzig..., architzig, fertig.* » Quatre-vingts dans un wagon de dix-sept mètres carrés. Un soldat boche monte et nous lit un papier indiquant que « toutes les évasions dans les convois antérieurs ont raté ; que tous les évadés ont été repris et tués et qu'en cas de tentative tout le contenu du wagon sera fusillé ». La porte roule sur la glissière. Il fait sombre là-dedans.

JOSEPH ONFRAY : *L'Ame résiste*, Imprimerie Alençonnaise 1948. — Ingénieur en chef du génie rural dans l'Orne, Joseph Onfray appartenait à l'O. C. M. (Organisation Civile et Militaire). Arrêté en novembre 1943, il fut déporté le 10 mai 1944 à Buchenwald.

66

La journée entière va se passer dans la gare de Pantin où nous sommes parqués comme du bétail en plein soleil. Deux mille hommes et femmes environ vont être enfournés dans les wagons de marchandises, classiques à l'époque, destinés à transporter soit 8 chevaux, soit 40 hommes. En fait, nous serons entre 80 et 110, entassés par wagon, souffrant vite de la chaleur et de la soif. Je cherche à me caser près d'un vantail d'aération, petit rectangle obstrué par des barbelés et situé très haut dans chaque coin. Mais nous sommes beaucoup trop nombreux pour que je puisse faire autre chose que de m'affaler entre deux corps inconnus et ne plus bouger.

— Vais-je pouvoir m'évader la nuit prochaine ? Trouverai-je de l'aide pour le faire dans ce magma humain dont je n'ai perçu que l'hostilité peureuse ?

[...]

D'ailleurs, presque sur-le-champ, j'entends mon nom ainsi que celui de Marc du Garreau appelés sur le quai. C'est le président de la Croix-Rouge française le marquis de Mun, qui s'adresse à moi personnellement :

— Les nouvelles sont excellentes, les Russes avancent à pas de géant, les Allemands sont en débandade en Normandie, l'armée française a débarqué à Saint-Tropez. Ce n'est plus qu'une question de semaines, la guerre est bientôt finie. Allez, croyez-moi, ne faites pas d'imprudence.

Et puis il passe au wagon suivant entouré de quelques jeunes gens au brassard tricolore. L'un d'eux vient aussi me demander, visage au regard transfiguré dès qu'il est bien sûr que je suis le « Lieutenant de Montangon » :

— C'est mon chef qui m'envoie pour vous aider, le plus simple est que je vous passe mon brassard, moi je me débrouillerai bien.

Je crois qu'il me faut expliquer ici pour quelle raison la Croix-Rouge avait alors, pour faire face à des situations exceptionnelles telles que les bombardements, un service spécial, les « équipes d'urgence », dirigé par un certain commandant Segonne, brillant officier de chasseurs alpins, breveté de l'Ecole de guerre. Je l'avais rencontré peu avant mon arrestation et notre dialogue avait été chaud :

— Montangon, vous allez vous faire arrêter avec vos jeux à la c... et lorsque les Américains arriveront, je serai là pour les accueillir tandis que vous..... vous n'aurez servi à rien.

— Mon commandant, lorsque les Boches seront partis, vous n'aurez pas droit à la parole... parce que, à l'heure du danger, vous n'aurez rien fait pour les mettre dehors, vous n'aurez pris aucun risque, vous aurez probablement rendu service mais vous n'aurez pas montré la voie.

Mon discours n'avait eu d'écho qu'auprès de son adjoint, le lieutenant Blin, qui avait rejoint nos rangs et m'envoyait donc ce jour-là l'un de ses petits gars. Ce dernier essayait déjà de détacher son brassard lorsque je lui fis signe de la tête que je ne voulais pas.

J'avais en quelques secondes achoppé sur les deux aspects de cette proposition : je ne pouvais franchir aucun contrôle n'ayant aucun papier, mais surtout ce petit gars risquait trop de partir à ma place. Non pas possible, vraiment.

J'en étais là de mes hésitations lorsque, ô stupeur, je vois arriver ma femme, oui c'est bien elle, car, sous son déguisement d'infirmière, le doute m'avait effleuré quelques secondes. Quelques paroles banales :

— Comment vas-tu ? Les enfants, Françoise, Ghislaine, Denys, la petite Sylvie, et ma tante ?

— Oh ! moi je vais bien, le moral est excellent.

Mon petit papier jeté de l'autobus était donc bien arrivé à destination puisque Claire était à Pantin.

Je découvre alors qu'elle est accompagnée de « Monsieur Emile » qui porte une lourde valise.

— C'est de la part de Mme Gardes, me dit-il avec son calme habituel et comme s'il m'avait vu la veille.

Des mains secourables ou intéressées hissent la malle aux trésors, vite ouverte. Je suis comme Lord Carnavon devant le tombeau de Toutankhamon. Il y a là des biscuits, des boîtes de conserves, du pain, du sucre, du chocolat — c'est absolument fabuleux.

On appelle ma femme, probablement un responsable de la Croix-Rouge. Alors elle me tend un mouchoir :

— On ne sait jamais, cela peut te rendre service.

— Mais non, je n'ai pas besoin de mouchoir, qu'est-ce que tu veux que j'en fasse ?

— Si, si, prends-le.

Elle insiste tellement que, pour lui faire plaisir, je tends la main et m'aperçois immédiatement que ce petit morceau de linge blanc n'est qu'un artifice pour me faire passer quelque objet que j'identifie rien qu'au toucher. Cela doit être des pièces de monnaie que j'engouffre vite dans ma poche. Je raconterai plus loin ce que deviendront les dites pièces.

Claire s'en va avec un petit geste de la main.

« Mon Dieu, qu'elle est jolie » me dis-je en la regardant partir en cette fin de journée sans même me rendre compte qu'elle vient de réaliser un exploit extraordinaire, celui de m'atteindre en un temps record avec un déguisement, des faux papiers, des pièces d'or, des vivres et un admirable sourire. Je la suis des yeux quelques secondes, conscient plus ou moins que le monde civilisé m'abandonne. Il faut en prendre mon parti.

Le quai se vide, on entend des gueulantes incompréhensibles, les portes sont fermées et bloquées. Peu à peu, l'atmosphère s'épaissit, car dans ce wagon immobile, surchauffé depuis le matin par le soleil, l'air ne se renouvelle plus que par les vantaux d'aération situés dans chaque coin.

Jean de Montangon, *Un saint-cyrien des années 40*, Paris, France-Empire, 1987, pp.107-109.

67

Horaire du train spécial du Portet-Saint-Simon au Bourget-Drancy les 24-25 août 1942[1]

Portet St-Simon	dép 5.30 le 24/8
Toulouse	arr 5.47
	dép 6.00
Lézignan	arr 8.30
	dép 8.40
Narbonne	arr 9.07
	dép 9.37
Béziers	arr 10.08
	dép 10.09
Sète	arr 11.00
	dép 11.17
Frontignan	arr 11.27
	dép 11.42
Montpellier	arr 12.06
	dép 12.12
Lunel	arr 12.40
	dép 12.41
Nîmes	arr 13.09
	dép 13.19
Tarascon	arr 13.54
	dép 14.24
Avignon	arr 14.50
	dép 15.00
Valence	arr 17.09
	dép 17.14
Lyon-Brotteaux	arr 19.15
	dép 19.25
St Germain au Mont d'Or	arr 19.52
	dép 20.02
Mâcon	arr 21.23
	dép 21.33
Tournus	arr 22.10
	dép 22.20
Châlon s/ Saône	arr 22.50
	dép 23.40
Dijon-Ville	arr 0.54 le 25/8
	dép 1.20
Laroche-Migennes	arr 4.10
	dép 4.20
Villeneuve St-Georges	arr 7.15
	dép 7.27
Valenton	arr 7.46
	dép 7.52
Le Bourget Triage	arr 8.50
	dép 9.10
Le Bourget Drancy	arr 9.13

[1] AN, F7 15088, SNCF, Délégation technique SNCF à Vichy.

Marches d'afflux

Éléments d'Oloron Sainte-Marie:

Oloron Ste-Marie	dép 7.23 le 23/8
Pau	arr 8.25
	dép 9.48
Portet St-Simon	arr 16.39

Éléments de Penne:

Penne	dép 19.35 le 23/8
Agen	arr 21.43
	dép 0.02 le 24/8
Toulouse	arr 2.20

Éléments de Caussade:

Caussade	dép 2.10 le 24/8
Toulouse	arr 4.35

Éléments de Rivesaltes:

Rivesaltes	dép 7.21 le 24/8
Narbonne	arr 8.42

Éléments des Milles:

Les Milles	dép 16.48 le 23/8
Rignac	arr 17.50
	dép 9.20 le 24/8
Tarascon	arr 13.58

Éléments de Aurillac, Egletons, St-Georges d'Aurac et Clermont-Ferrand:

Aurillac	dép 14.36 le 23/8
Arvant	arr 20.54

—

St-Georges d'Aurac	dép 21.31
Arvant	arr 22.41

—

Arvant	dép 23.10 le 23/8
Clermont-Ferrand	arr 0.29 le 24/8

—

Égletons	dép 16.39 le 23/8
Clermont-Ferrand	arr 22.27

—

Ces éléments regroupés à Clermont-Ferrand avec l'élément en provenance de cette gare seront acheminés comme suit:

Clermont-Ferrand	dép 1.04 le 24/8
Lyon Guillotière	arr 16.45
	dép 18.50
Lyon Brotteaux	arr 19.06

—

Culoz	dép 15.32 le 23/8
Ambérieu	arr 16.54
	dép 17.25
Lyon Brotteaux	arr 19.05

VI.

Le passage des trains de déportation

(68)

A cette date, et pour quelques jours encore, Jean est encore à Compiègne. Il n'en part que le 27 avril à onze heures dans le trop fameux convoi dit «des Tatoués» qui comprend les déportés portant les matricules 184 936 à 186 580. Le vendredi 28, Robert envoie le télégramme suivant à Bar-le-Duc :

> Possible Jean passer Bar vendredi. Se renseigner gare. Arrêt possible Pont-Biais.

A Bar-le-Duc, la famille attend plusieurs jours son passage en gare. En témoigne une lettre adressée par Claire, la mère de Jean, à Robert et Christiane, à Neuilly :

> Bar-le-Duc, le 29 avril. Mes chers enfants.
> Depuis 3 jours, je descends à la gare avec Mme Rémond et Maurice plusieurs fois par jour, espérant pouvoir entrevoir Jean qui part pour l'Allemagne. Aujourd'hui, nous venons d'aller sur le 3e quai car on nous dit qu'il va passer un train de prisonniers et nous attendons quelques minutes. En effet, arrive un train de marchandises, wagons fermés hermétiquement. On ne peut absolument rien apercevoir. En m'approchant de certains wagons, j'entends des voix et Mr Rémond, qui est sur le quai ainsi que sa femme et moi (nous sommes les seuls civils), nous haussons la voix et crions Agrapart - Buisson. Mais on nous a repérés et un certain Fritz à la figure mauvaise fait des gestes pour nous faire partir en nous invectivant tant qu'il peut.
> J'avais le cœur bien gros de penser que mon enfant pouvait se trouver là dans des wagons de bestiaux, privé d'air et de lumière. Mais nous n'avons rien vu et avons su après que ce devait être un train de juifs. Nous avions préparé un petit paquet et une enveloppe garnie, mais même si Jean avait été là, il n'y aurait pas eu moyen de lui faire passer quelque chose. [...]

En fait, le convoi a emprunté un autre itinéraire, via Lumes, Reims et Metz. Claire l'apprend peu après par un courrier posté à Lumes, dans les Ardennes :

> Madame,
> J'ai l'honneur de vous faire connaître que votre prisonnier a quitté Compiègne pour Weimar ou Bitche. Lors de son passage à Lumes-triage, le 27 avril, il m'a chargé de vous aviser que sa santé est excellente et son moral splendide.
> Votre dévoué serviteur.
> Signé Pérol [?]

Dès le 28 avril, le convoi passe le Rhin. En fin de journée, il stationne près de Weimar, à Apolda, non loin de Buchenwald. Puis il repart jusque Dresde puis Breslau (samedi 29) avant d'arriver à Auschwitz, en Pologne occupée, le dimanche 30. Le jour même, après un accueil brutal par les S.S., les déportés du convoi subissent le tatouage, l'interrogatoire d'identité, la tonsure, la douche bouillante et la désinfection... Alors seulement, ces hommes ont droit, pour la première fois depuis leur départ, à un peu de nourriture : une soupe infecte et un morceau de pain... Ils sont ensuite entassés à huit cents dans deux baraques de bois, sans châlit, ni paillasse, ni couverture. Non loin de là, fument les fours crématoires alimentés principalement par les chambres à gaz où périssent chaque jour tant de juifs, hommes, femmes et enfants.

Jean-Pierre Harbulot, *Une famille de déportés*, Nancy, Presses universitaires de Nancy, 1994, pp.67-68.

(69)

Nous sommes à la gare, notre quai est isolé par des soldats allemands armés de mitraillettes. L'on y séjourne souvent des heures : il faut à nouveau nous compter, nous recompter, ou bien les voies ont sauté, ont été bombardées, ou bien un autre convoi a la priorité. Puis c'est un départ brusqué, peut-être parce que les gens se sont amassés malgré les précautions prises et qu'il y a risque de manifestation? Nous avons attiré trop de regards et cela nous vaut maintenant une priorité. De tels incidents marqueront parfois encore notre voyage: ils seront pour nous comme un dernier adieu de nos compatriotes : *En gare de Châlons, notre train s'arrête. Nous donnons alors toute notre voix pour chanter* La Marseillaise *et* Le Chant du départ. *Les chants retentissent dans la gare et font sortir sur les quais cheminots et ouvriers. Ils arrêtent leur travail et se mettent au garde-à-vous devant notre train, comprenant qui nous sommes. La population se masse sur le pont et en cinq minutes les protestataires sont nombreux et crient. Les SS et les chemises noires prennent peur et menacent de tirer. Rien n'y fait : ils tirent. Nous ne voyons pas les résultats, nous entendons les carreaux de la gare voler en éclats. Notre train part immédiatement. A Epernay, nouvel arrêt, les cheminots et la population alertés par nos chants commencent à se masser. Là nous restons juste le temps de mettre de l'eau dans la locomotive, à peine cinq minutes; les SS sont furieux et quelque peu affolés.*

Amicale de Ravensbrück et Association des Déportées et Internées de la Résistance, *Les Françaises à Ravensbrück*, Paris, Gallimard, 1965, pp.70-71.

(70)

Témoignages sur la déportation

(Recueillis par le Comité d'histoire de la Deuxième Guerre mondiale, IHTP/Archives nationales - 72 AJ)

"On les parque dans des wagons à bestiaux à 50 par wagon, hommes et femmes séparés, wagons plombés, peu d'ouvertures, pas d'eau surtout; ils ont essayé d'en demander en Allemagne sans succès. Personne n'essaie de s'évader, d'ailleurs, elles n'ont pas d'argent. On leur avait distribué un paquet de vivres, et elles avaient quelques provisions personnelles; mais la soif dominait surtout. Après 3 jours et 3 nuits, on arriva enfin." (été 1942, Drancy-Auschwitz)

Témoignage de Mme Kagan pris par Mlle Odette Routis le 13 novembre 1951.

"Déporté le 25 avril 1944. 100 hommes par wagon. 86 heures de voyage. Des morts, des fous. Junguenet interdit les tentatives d'évasion par crainte de leur échec et de représailles." (Compiègne-Birkenau)

Témoignage d'Émile Junguenet recueilli par Mme Wormser le 5 novembre 1952.

"Transport du 28 septembre 1942 vers Niederkirsch (Haute-Silésie) dans les conditions «normales». 120 par wagon à bestiaux." (Drancy)

Témoignage du Dr Paul Citronne recueilli par Mme Wormser le 15 octobre 1952

"Le convoi de M. Persitz, dans lequel se trouvait la femme de celui-ci, est parti le 13 avril [1944] de Drancy. Il comprenait environ 1.500 à 2.000 personnes. Les wagons contenaient 70 hommes et femmes chacun. Aucune personne n'est morte au cours du voyage dans le wagon de M. Persitz. Mais à l'exception de sa femme, M. Persitz n'a retrouvé personne de son wagon, depuis sa libération. M. Persitz explique que très peu de déportés se rendaient compte de leur destination réelle. «On croyait, dit-il, que nous allions dans un ghetto d'Allemagne spécialement conçu pour nous dans le genre de Theresienstadt»."

Témoignage de M. Alexandre Persitz recueilli par M. Lacombe le 11 novembre 1951.

"À la gare, on leur donne des colis de la Croix-Rouge où elles trouvent des vêtements chauds, des objets de toilette. Mais on leur enlève tous leurs papiers et objets personnels. On les parque dans des wagons sans nourriture. Elles essaient de lancer des petits mots sur la voie. L'un des siens arrivera avec un mot d'encourageant du cheminot qui l'a ramassé." (été 1942 Angers-Auschwitz)

Témoignage de Mme Dounia Ourisson recueilli par Mlle Routis le 19 novembre 1951.

"De là [de la caserne des Tourelles], nous avons été transportées à la gare de Bobigny, où on nous embarquées dans des wagons à bestiaux, où nous avons été enfournées à coups de crosses. Nous avons trouvé dans le wagon deux seaux, un vide et l'autre plein d'eau, on a glissé les portes qui ont été plombées. À Bobigny, on a joint à notre convoi qui, comportait 70 femmes, des hommes qui venaient de Drancy. Pendant trois jours et trois nuits, nous avons voyagé; nous étions morts de soif. À Breslau, les détenues ont supplié les infirmières de la Croix-Rouge allemande de nous donner un peu d'eau, elles sont restées insensibles à nos supplications." (Drancy-Auschwitz, été 1942)

Témoignage du Mme Jacqueline Bloch, née Raphael, recueilli par le lieutenant-colonel Badin, du Service de Recherches des Crimes de Guerre ennemis, le 12 juin 1945.

"Nous sommes donc partis [de Drancy] pour Auschwitz le 27 mars 1944, en wagons à bestiaux, plombés. Nous avions un wagon sanitaire pour tout le train. Pendant les premières 24 heures, nous avons pu obtenir que la porte ne soit pas tout à fait fermée, mais qu'il y ait une petite ouverture d'environ 10 centimètres. Les déportés étaient à

raison de 100 par wagon. Nous recueillons, dans le nôtre, les malades au fur et à mesure. Une fois, on nous a distribué de l'eau; mais jamais les tinettes n'ont été vidées. J'ai été obligé de faire un accouchement prématuré à côté d'une tinette. Le voyage a duré quatre jours. Au départ, nous avions été ravitaillés à Drancy par la Croix-Rouge. Les Allemands, eux, ne nous avaient rien donné. Nous nous étions chargés de bagages. On nous avait déclaré qu'on nous emmenait dans un ghetto comportant des cinémas et des cafés... Nos bagages devaient nous suivre, ce qu'il firent effectivement. Nous sommes arrivés à Auschwitz le 30 mars 1944."

Témoignage du Dr Robert Bloch recueilli par le lieutenant-colonel Badin, du Service de Recherches des Crimes de Guerre ennemis, le 5 juillet 1945.

"16 juillet 1942. Convoi de la déportation, le 2e de France. Ils sont 100 à 120 dans les wagons à bestiaux torturés par la soif. La population allemande ricane quand ils demandent de l'eau aux arrêts. Roulent trois jours et trois nuits et arrivent à Birkenau."

Témoignage de M. Simon Laks recueilli par Mme Wormser, le 20 décembre 1952.

"Le 27 avril 1944 au matin, un convoi de 1.600 hommes part de Compiègne vers l'Allemagne. La veille au soir nous avions été isolés dans le camp C pourvus d'une forte ration de pain et de saucisses. Nos paquets, soigneusement faits, avaient été mis de côté. Ils contenaient bien des richesses payées par bien des privations de nos familles: du sucre, des matières grasses, du savon, quelques gâteaux fabriqués par nos femmes ou nos filles... Des chandails et du linge arrondissaient les ballots, tous étiquetés avec soin. Nous ne devions jamais les revoir.

Au matin, la longue colonne s'ébranle, les malades sont dans une voiture, les colis dans une camionnette, ce qui nous paraît très sympathique. Lentement, traversant une ville à moitié endormie, nous gagnons la gare de Compiègne. Au passage, quelques-uns d'entre nous aperçoivent les leurs. Pour ma part, j'ai le bonheur d'échanger quelques mots avec ma femme et d'apprendre d'elle que mon second fils s'est évadé de Romainville, puis de France avait enfin pu gagner Marrakech et rejoindre ses tirailleurs marocains. Cette silhouette mince et pâle allait, pour moi, pendant des mois, représenter non seulement le passé, mais encore symboliser l'avenir.

La colonne se range, en silence, sur le quai de la gare, face à une quinzaine de wagons à marchandises. Ces wagons n'étaient pas aménagés mais simplement pourvus d'un baquet. On nous comprime jusqu'à 100 par wagon, on nous pousse à l'intérieur et brusquement la porte est fermée. Nous sommes isolés du reste du monde.

Où allons-nous? Divers bruits avaient couru et finalement beaucoup d'entre nous pensaient que nous allions en Alsace. Ce renseignement paraissait probable, car il venait du bureau des secrétaires. D'autres pariaient pour l'Allemagne, comprise entre le Rhin et l'Oder, sans localisation précise. Pour mon compte personnel, je pensais aller dans un camp analogue à un stalag. Cette perspective ne m'effraie pas, car j'avais déjà passé un mois à Sandbostel avant mon rapatriement en 1941.

Au bout de peu de temps, avant même notre départ de Compiègne, la triste réalité s'impose à nous. La respiration est difficile, surtout au milieu du wagon. Seules en effet deux petites fenêtres de 0 m 40 X 0 m 60 tout au plus permettent l'aération. Le sort m'a favorisé, je ne suis pas très loin de l'une d'elles et en me haussant sur la pointe des pieds, je puis voir le premier étage des maisons. De plus je peux admirer le ciel et ses nuages, qui me semblent être le symbole de la liberté. Un ancien sous-marinier nous donne de bons conseils: parler peu, vivre au ralenti. Peine perdue. Le bruit des conversations, des plaintes, des imprécations va crescendo.

Après une longue attente de plusieurs heures et quelques manœuvres de gare, nous partons enfin. Le jour baisse peu à peu, le calme silencieux et douloureux s'établit lentement. Dormir? Il ne faut guère y penser, car nous ne pouvons nous asseoir qu'à grand peine. D'ailleurs, personnellement, j'ai une plaie ouverte à la jambe gauche avec un pansement insuffisant et tout contact m'est une souffrance.

[...] De temps en temps, nous discernons le nom d'une station. Aucun doute n'est plus permis: nous allons vers Metz.

Après un détour à l'ouest de cette ville, nous arrivons à Pagny-sur-Moselle, nouvelle frontière. Là brusquement, arrêt, ouverture des portes, invasion de SS dans le wagon. Nous sommes comprimés dans une moitié du wagon et un SS, cravache à la main, nous fait passer dans l'autre moitié en nous comptant un par un. Le compte y est bien. Je pense aux moutons dans les parcs ou à d'autres animaux bien utiles mais réputés moins nobles.

La porte se referme; nous sommes vraiment en Allemagne aux mains des SS, sans défense ni protection aucune. Des corps soumis à la discipline allemande - nos âmes seules, tout au moins celles qui ne sont pas résignées, sont libres." (Compiègne-Auschwitz, politique)

Témoignage du colonel Doucet transmis au Comité d'Histoire de la Deuxième Guerre mondiale le 1er juillet 1952.

"25 avril 1944. Un convoi de 1.800 déportés quitte le camp de Compiègne pour une destination inconnue. Colonne par 10, nous nous acheminons vers la gare entre un double cordon de SS mitraillette au poing. Chacun de nous a reçu une boule de pain et du saucisson. Tous nos bagages nous ont été enlevés après une fouille méticuleuse. Nous ne les reverrons plus.

Ce lamentable cortège traverse la ville. Le vide a été fait sur tout le parcours, les rues interdites à la population. Impossible de communiquer avec l'extérieur, de faire connaître à nos familles ou amis notre départ. Bien qu'habitués à ce triste spectacle, les habitants, d'un carrefour, d'une fenêtre, nous regardent défiler, l'air consterné, et nous adressent courageusement un dernier adieu.

9 heures: Nous arrivons à la gare. Une rame de 25 à 30 wagons nous attend sur une voie de garage. Le supplice commence: nos gardiens retrouvant leur véritable visage, redeviennent ce qu'ils n'ont jamais cessé d'être: des brutes, des sadiques sanguinaires. Coups de crosse, coups de botte, coups de bâton; et nous voilà groupés devant chaque wagon. "40 hommes" porte l'inscription. On nous y entasse à raison de 100, 105, 120 hommes par voiture. Une seule position, debout. Un officier allemand interprète nous adresse un ultime avertissement "Videz vos poches". Être en possession d'un canif est considéré comme une tentative d'évasion et puni de mort. Pour tout détenu s'évadant en cours de route, 10 camarades seront fusillés.

Et sur ce, les portes sont tirées, verrouillées. Bruit sinistre de la barre de fer. Nous sommes toujours en France, et pourtant nous sommes déjà loin, très loin des nôtres, complètement isolés. Et notre supplice va s'éterniser pendant quatre jours et trois nuits, heures interminables, terribles au cours desquelles, beaucoup vieilliront de plusieurs années. Cent vingt hommes serrés les uns contre les autres. Nos corps se touchent. Nous étouffons déjà; pas d'air ou presque: un trou d'aération de 20 centimètres de diamètre, notre seule fenêtre sur l'extérieur. Le convoi stationnera avant le départ, pendant 3 heures, sous le soleil. Le toit et les parois du wagon brûlant, la chaleur devient suffocante.

Une secousse, les roues grincent. Le convoi s'ébranle, nous partons. Direction? Un camarade, se hissant jusqu'au "hublot", va nous tenir au courant de l'itinéraire suivi...

On roule depuis plusieurs heures. La fatigue commence à se faire sentir. Nos corps immobilisés s'engourdissent. Nous sommes dans un bain de vapeur. Un jeune gars de dix neuf ans défaille, on se comprime, on le soulève, on le hisse vers la "bouche d'air". L'atmosphère est brûlante. J'étouffe. Je ferme les yeux, je me raidis, j'ai très soif. On roule toujours. Personne ne se plaint. Personne n'ose se plaindre le premier. Et soudain un "j'ai soif" retentit, lamentable, pénible à nos oreilles. Nous avons tous soif. Notre supplice va se poursuivre, plus terrible qu'avant.

Le soleil décline, la nuit approche et apaise un peu notre fièvre. Heures interminables. Nous roulons maintenant dans le noir. Où sommes-nous? "On a franchi la frontière", dit-on...

[...] Breslau. Le convoi roule toujours. Nous quittons l'Allemagne. Où allons-nous? A Compiègne, on parlait d'Auschwitz, un camp terrible et d'extermination. Serait-ce notre destination?"

Témoignage de M. Louis Jean Fourquet transmis par M. Estève
au Comité d'Histoire de la Deuxième Guerre mondiale [1951-1955].

"Je suis resté à Beaune-la-Rolande, jusqu'en juillet 1942, époque à laquelle je fus déporté avec un convoi de 800 personnes (hommes, femmes et enfants) en Allemagne, au camp d'Auschwitz.

Nous fûmes embarqués dans des wagons à bestiaux, à raison de 60 personnes par wagon. Au départ, nous ne reçumes pas de ravitaillement et en cours de route pas d'eau. Les portes restèrent closes durant tout le voyage qui dura 3 nuits et 2 jours. Pour les besoins un seau à l'intérieur de chaque wagon que nous vidions de temps en temps par la lucarne du wagon, inutile d'ajouter que notre wagon fut bientôt souillé par des déjections. 21 juillet 1942, le train arriva à Auschwitz, et là les femmes furent dirigées avec les enfants sur le camp d'Auschwitz, pendant que les hommes étaient dirigés sur le camp de Birkenau. Notre transport ne subit pas de sélection, car à ce moment les arrivants n'étaient pas encore gazés; seuls les malades, à cette époque, passaient déjà à la chambre à gaz et étaient enterrés dans des fosses communes."

Témoignage du Dr Henri Goldstein, recueilli par l'AFAT Simonne Cochinard,
du Service de Recherches des Crimes de Guerre ennemis, le 30 juin 1945.

"Je fus déporté le 3 février 1944, notre voyage se fit de la façon suivante: Nous étions 60 par wagon, il y avait des vieillards, des jeunes gens, etc. Plusieurs personnes ont montré des signes de délire, j'ai été obligé de ligoter, avec 2 camarades, une personne. Le voyage a duré 3 jours entiers, du 3 février 9 heures du matin au dimanche dans la matinée. Nous sommes montés dans les wagons, puis ceux-ci ont été cloués. Nous étions sans air, avec un peu d'eau qui a été changée une fois pendant le trajet. Arrivés dans la matinée du dimanche à Auschwitz."

Témoignage du Dr Léon Greif recueilli par la chargée de mission Mlle Chalufour,
du Service de Recherches des Crimes de Guerre ennemis, le 30 mai 1945.

"Un jour les hommes qui sont enfermés à Drancy et avec qui les femmes peuvent parfois échanger quelques mots sont groupés et embarqués. Mme Herzog est alors séparée de son frère; elle ne le reverra pas; selon certains bruits le train qui l'aurait emmené aurait été dirigé sur la Pologne (ou la Lithuanie) où on l'aurait fait sauter.

Le lendemain de ce départ, le 19 mai 1944, on fait l'appel des femmes - qui s'y attendent depuis la veille - on leur donne un peu de ravitaillement (le témoin n'a pas de souvenirs très exacts). Un camion les conduit à la gare où elles sont enfermées à 50 ou 60 dans des wagons contenant un peu de paille.

Mme Herzog ne garde pas un souvenir trop mauvais de ce voyage. Elle se rappelle qu'il est très long et qu'il fait très chaud dans le wagon. Mais de temps en temps, on ouvre la porte pour leur donner un peu d'eau; les femmes ont un peu de ravitaillement et le voyage se passe sans incident grave.

Pourtant - Mme Herzog l'a su plus tard - alors que le train s'arrête après 2 ou 3 jours de voyage et qu'on ouvre les portes pour permettre aux déportés de descendre pour respirer et faire leurs besoins, Mme Herzog tombe en syncope et elle est conduite dans un wagon dit sanitaire. Là les femmes sont moins nombreuses et elle peut se coucher."

Témoignage de Mme Herzog, née Rosenfeld, recueilli par M. Allouy, le 29 septembre 1955.

"Le 20 mai [1944], on les parque à l'écart des autres. Quelqu'un se jette par la fenêtre, ce qui produit une impression très pénible. On leur donne un sac avec des vivres, mais peu à boire. Les bagages sont étiquetés pour voyager à part. En car pour la gare de Bobigny, une alerte leur donne l'espoir d'un bombardement. C'est à la gare que tout a commencé véritablement: les conditions de voyage: 80 par wagon, fermé de l'extérieur, un peu d'air par une lucarne grillagée. Si on s'évade, les autres sont fusillés sur place, d'où certains pleurent, pour que nul ne s'évade; les hommes essaient tout de même mais

manquent de matériel. Quelques mots lancés par le grillage, on essaie de s'organiser, les jeunes d'un côté, les vieux de l'autre; question de tinette. [...] quelques malades, dont certains voyagent avec des infirmiers en wagon spécial. Dans le leur, pas de mort. Voyage de 4 jours et 3 nuits. Arrivés le 24 au soir. Ils ont compris qu'ils allaient à Auschwitz."

Témoignage de Mme Kroll recueilli par Mlle Routis.

"Le 7 juillet 1942: il fait partie du convoi de politiques parti pour Auschwitz. Convoi de 1.300 politiques comprenant sans doute une trentaine de droits communs, les hommes sont 50 par wagon (il ne s'agit donc pas du pire régime de voyage comme pour le fameux convoi du 4 juin 1944 vers Dachau). Les hommes, pendant 4 jours, souffrent surtout du manque d'air (toutes portes fermées) et de la soif, quelque nourriture leur a été remise au départ."

Témoignage de M. Robert Lambotte recueilli par Mme Wormser, le 20 février 1952.

"Le 2 février [1944] départ [de La Rochelle] pour Drancy. Trains ordinaires. Jusqu'à Drancy les israélites sont accompagnés par des gendarmes.

Le 10 février départ de Drancy. Les familles entières sont tassées dans des wagons à bestiaux. 80 par wagon. Nourriture distribuée au départ; interdiction absolue de sortir du wagon. Femmes, hommes et enfants vivent ainsi 4 jours de voyage dans les conditions habituelles des convois de déportés. La présence du père et de la mère réconforte les enfants.

Le 13 février arrivée à Auschwitz."

Témoignage de M. César Mizrahi recueilli par Mme Bouchet, le 4 juillet 1952.

"Quand Ania et son père apprennent qu'ils partent; une question de conscience se pose pour eux: par les émissions de Fernand Grenier à la radio, ils savaient ce qu'était Auschwitz. Décident de n'en rien dire à leurs compagnons. Dans le wagon impossibilité de s'allonger. Ils organisent un roulement. Se heurtent à l'égoïsme de deux familles entassées sur leurs bagages et qui ne veulent pas bouger. Sortie de son père: «Je regrette que vous ne sachiez pas ce qui vous attend. Si vous vous conduisez de la sorte aucun de vous ne reviendra»." (Drancy-Auschwitz, mars-avril 1944)

Témoignage de Mme Ania Posner recueilli par Mme Wormser, les 30 juin, 4, 11 et 18 juillet 1952.

"Rémy Roure fut enfermé avec 1.700 Français (non-israélites) résistants pour la plupart (parmi eux Rémy Roure note le communiste Marcel Paul, l'abbé Tanguy, curé de Pont-Aven, et son vicaire) dans des wagons à bestiaux, à 100 par wagon, sans autre nourriture qu'un peu de pain et de saucisson donnés au départ, sans eau durant tout le trajet, sans WC dans des conditions si affreuses que, dès le lendemain, il y avait des fous dans le wagon et qu'un homme mourut avant l'arrivée. Le voyage dura 3 nuits et 4 jours." (Compiègne-Auschwitz, 27 avril-1er mai 1944)

Témoignage de M. Rémy Roure recueilli par Mme Granet, le 5 octobre 1951.

"Départ pour Auschwitz le 23 septembre 1942. Dans un wagon à bestiaux 50 personnes hommes femmes enfants. Le voyage a duré 3 nuits et 2 jours sans qu'à aucun moment du parcours une porte se soit ouverte."

Témoignage de M. Henri Russak recueilli par Mme Falk.

"Nous avons été, ensuite, déportés à Auschwitz, à la fin juillet 1943. De Drancy à Auschwitz, nous étions de 50 à 60 personnes avec bagages, dans des wagons à bestiaux fermés (le wagon ne pouvait en contenir que 40). La chaleur était torride, et nous n'avons rien eu à boire durant le trajet, qui a duré 3 jours. Avant notre départ, il nous a été

distribué: du pain immangeable, de la viande avariée, et des pommes de terre pourries. Les quelques morceaux de sucre que j'ai absorbés m'ont permis de supporter tant bien que mal ce pénible voyage."

Témoignage de Mme Gita Rymland, née Ledermann, recueilli par le lieutenant-colonel Badin, du Service de Recherches des Crimes de Guerre ennemis, le 19 juin 1945.

"Drancy d'où je suis parti le 23 septembre 1942 à destination d'Auschwitz en Haute-Silésie. Nous avons été mis dans des wagons à bestiaux à raison de 50 personnes par wagon; hommes, femmes, enfants. Comme nourriture nous avions reçu 3 jours de vivres au départ de Drancy. Le voyage dura 3 jours. Nous arrivâmes à Auschwitz le 25 septembre 1942."

Témoignage du Dr. Michel Scheckter recueilli par le lieutenant-colonel Badin, du Service de Recherches des Crimes de Guerre ennemis, le 1er juin 1945.

"Le 17 juillet 1942. Déportation directe Pithiviers-Birkenau. Les Allemands exigent de l'économat de la nourriture pour trois jours, lainages, couvertures, etc. Les déportés n'en ont rien gardé. Dès l'arrivée tout leur a été repris par les SS."

Témoignage de M. Vilner recueilli par Mme Wormser, le 28 juillet 1952.

"Nous partîmes le 22 juin 1942, le matin, de la gare de Drancy. À notre convoi, vinrent s'adjoindre 77 femmes de la caserne des Tourelles. À noter que le registre de la prison des Tourelles mentionne ce convoi avec l'indication «livrées aux AA» (livrées aux autorités allemandes). Notre convoi comprenait 933 hommes et 77 femmes. Nous étions entassés dans des wagons à bestiaux, à raison de 70 par wagon, dans des conditions d'hygiène épouvantables. Notre voyage dura deux jours, nous arrivâmes donc à Auschwitz le 24 juin 1942. À noter que nous n'avions reçu au départ aucun ravitaillement et que nous vécûmes durant ces deux jours sur les quelques vivres emportées de Drancy."

Témoignage du Dr Samuel Steinberg recueilli par le lieutenant-colonel Badin, du Service de Recherches des Crimes de Guerre ennemis, les 4, 6, 9, 13, 17 et 19 juillet 1945.

(71)

Témoignage de Maurice Lemaire
président régional Nord de Résistance-Fer, Paris, 4 avril 1966 (Archives Nationales)

1. Renseignements sur la mise en marche et la circulation des convois de déportés.
Les convois de déportés sont de deux ordres:

a) Les déportés juifs, qui ont été rassemblés par centres et expédiés de différents point de France. Pour le Nord. Le Bourget, Lille.

b) Les déportés résistants et politiques, expédiés de Compiègne, dirigés sur la Région Est, et par conséquent ayant peu circuler sur la Région Nord. Ces différents convois n'ont pas fait l'objet de prévisions de transport comme cela se faisait pour les trains de prestation ou les TCO, de sorte qu'il ne subsiste pas à ma connaissance d'archives SNCF susceptibles de répondre à la question posée.

Mes recherches, tant sur le plan du Bureau militaire régional qu'en gare de Compiègne, n'ont donné aucun résultat.

Toutefois, je crois savoir que les archives allemandes du Frontstallag 122 (Compiègne) ont été récupérées et sont entre les mains du ministre des Anciens Combattants. Ces archives, d'après les renseignements que j'ai pu obtenir, comprendraient les dates, trains et nom des déportés.

2. Aide apportée par les cheminots aux déportés

a) déportés juifs

La mise en marche et la circulation de ces trains s'effectuaient sans avis préalable, de sorte qu'il était difficile de mettre en œuvre une organisation spectaculaire méritant d'être mentionnée.

Cependant, et à titre documentaire, je puis vous signaler deux cas intéressants:

1- En 1942 (fin d'année sans doute), alors que j'étais sous-chef de gare principal à Amiens, je reçus un coup de téléphone de Paris, m'avisant qu'un train de déportés juifs quittait Le Bourget en direction d'Amiens. Mon correspondant m'avisait que, parmi ces déportés, se trouvait une personnalité SNCF de voir ce que je pourrais faire pour elle.

Ma première réaction fut d'aviser le Service de la Croix-Rouge, en vue d'un ravitaillement au passage, après m'être assuré de l'heure d'arrivée, (le train était annoncé «Bourget-Amiens» avec indication - Amiens assurera continuation sur Lille).
La Croix-Rouge, particulièrement efficace, nous venait fréquemment en aide à ce moment-là, pour ravitailler les réfugiés de la côte. Puis j'avisais mes proches collaborateurs de mon groupe de Résistance, et nous montâmes rapidement un plan d'évasion.

À la faveur du stationnement au groupe de triage, après avoir placé une rame de wagons en face de la voie destinée au train de déportés, et tandis que les demoiselles de la Croix-Rouge distribuaient quelques vivres, nous réussîmes à faire évader 14 hommes qu'une camionnette du service VB conduisit jusqu'à Longueau d'où ils partirent clandestinement dans les trains de marchandises.

2- Un cas semblable, mais plus spectaculaire, s'est produit à Fives, sensiblement à la même date - septembre 1942.

Après avoir fait une rafle dans la ville et les environs de Lille, les Allemands avaient rassemblé en gare de Fives un nombre important d'Israélites: hommes, femmes et enfants, qu'un train venant de la région minière du Pas-de-Calais vint grossir au cours de la nuit - environ 1.500 personnes étaient alors groupées et parmi elles, une quantité d'enfants.

Au cours de la nuit, les cheminots de la gare et du dépôt de Fives organisèrent une évasion massive favorisée par la présence de curieux, rue du Grand Balcon: une

cinquantaine d'enfants furent enlevés et remis à des personnes charitables qui les élevèrent jusqu'à la fin de la guerre.

Ces enfants furent récupérés par la colonie israélite de Lille après la Libération.

Des renseignements plus précis pourraient être recueillis par mon camarade Dubas, CGP honoraire, l'un des auteurs qui fut aidé efficacement à l'époque par Mme Carles, femme du préfet du Nord. [...]

b) déportés résistants et autres au départ de Compiègne.

Comme je l'ai dit précédemment, ces trains ont peu circulé sur la Région Nord. Ils étaient dirigés sur Creil (Petit-Thérain) et ensuite vers l'Est, suivant l'humeur des Allemands et aussi les possibilités de trafic (bombardements de triages, du sabotages des lignes).

C'est ainsi que l'un deux se trouvait à Petit-Thérain lors d'un bombardement, fut dirigé sur Beauvais, pour repartir sur Châlons-sur-Marne.

L'aide apportée par les cheminots du Nord à ces déportés ne pouvait être que morale, notamment par la transmission des lettres et papiers que les prisonniers laissaient tomber par les interstices des wagons, car ces trains étaient gardés par des sentinelles qui interdisaient toute approche et, les déportés qui ont réussi à sortir des wagons sont morts.

Cependant, à l'actif des cheminots de Compiègne, il convient de signaler que dans beaucoup de wagons, ils avaient dissimulé, sous les bottes de paille, des outils tels que pinces, burins, marteaux, scies à métaux, masses, etc. Notre secrétaire Raoulx, déporté le 17 septembre 1943 avec 139 camarades dans le même wagon (23 survivants à l'arrivée en gare de Weimar) a bénéficié, si l'on peut dire de cette aide, ce qui leur a permis de défoncer une partie des parois de leur wagon, et malheureusement de se faire prendre avant d'avoir pu tenter de s'échapper.

VII.

Les cheminots, messagers clandestins des déportés

(72)

Quand les trains roulent en France, que les camarades les mieux placés près des lucarnes et des portes annoncent les noms des gares traversées, tout lien n'est pas encore rompu avec l'extérieur. D'autant que la solidarité des cheminots joue à plein et établit d'ultimes contacts. Combien de bouts de papier manuscrits, jetés le long des voies, seront par eux ramassés et postés aux familles des déportés ?

Roger Grandperret a récupéré deux de ces mots parvenus à destination, lancés par sa femme du convoi du 23 janvier 1943 qui l'emmenait lui à Sachsenhausen, elle à Auschwitz, où elle devait succomber : « Le premier avisait notre fils de notre départ en Allemagne. Le second, écrit également par ma femme sur du papier-enveloppe de chocolat des Gourmets, contient six messages de ses compagnes adressés à leurs maris, messages que j'avais lus moi-même dans la nuit du 22 au 23 janvier 1943 alors que nous étions parqués dans les écuries des casernes de Royallieu en attendant notre embarquement en gare de Compiègne. »

Pendant un arrêt à Bar-le-Duc, le cheminot prisonnier Pasdeloup réussit avec son ami Briard à appeler un de ses collègues au travail. Celui-ci prend des lettres et téléphone à l'arrêt suivant, à Lérouville, où le père de Briard est mécanicien au dépôt du chemin de fer. Arrivés dans cette gare, les deux hommes appellent. La mère de Briard entend : « C'est toi, Paul ? » Elle est là avec les deux enfants de son fils et un colis. Elle s'approche. Une sentinelle la repousse. Les trois ne pourront que se dire « Adieu ! » Dans un autre train, à Reims, un jeune fait prévenir de la même façon son père cheminot dans la gare. Ce dernier profite de la nuit pour se coller au wagon. Il ne peut embrasser ni voir son fils. Le dialogue devient vite insoutenable. N'y tenant plus, des sanglots dans la voix, le père part en courant. Il dit qu'il va chercher des vivres. Il ne reviendra pas... ou après le départ du train...

Amicale d'Oranienburg-Sachsenhausen, *Sachso. Au cœur du système concentrationnaire nazi*, Paris, Éditions de Minuit, 1981, pp.82-83.

(73)

Un matin, nouvel appel de son nom, nouvelles ruptures et nouveaux regroupements, nouveaux adieux et mêmes chants qu'à l'occasion du premier départ, nouveaux messages qui seront les derniers envoyés en escomptant à demi que parfois une bouteille à la mer puisse arriver au rivage, même hors des contes d'enfants : à l'inverse des cailloux du Petit Poucet, ils ne nous permettront pas de retrouver notre chemin, mais de l'indiquer à ceux que nous aimons. Ils sont écrits avec un bout de crayon échappé aux différentes fouilles, un bout de mine parfois, sur un papier de fortune. Il faut les tenir prêts pour saisir l'occasion favorable de les faire parvenir à destination : ils seront glissés par l'entrebâillement d'une bâche ou d'une fenêtre, les cuvettes des cabinets d'un train, les fentes d'un plancher d'un wagon de marchandises, quelquefois transmis discrètement dans la main d'une envoyée de la Croix-Rouge qui l'acceptera à ses risques et périls. Grâce à la complicité anonyme de bien des cheminots beaucoup de ces messages, en fait, sont parvenus à leur adresse.

C'est ce qui m'est arrivé, conte Miarka, arrêtée en juin 1944 sur une route de l'Ain en transportant deux postes émetteurs provenant d'un parachutage. *Ma famille était déjà déportée depuis plusieurs mois. Une lettre ouverte, par le hasard de la censure, constituait un danger pour le destinataire, il ne fallait à aucun prix l'adresser à un camarade de résistance pouvant être déjà soupçonné. Le 14 juillet 1944, jour où je quittais Romainville pour Neue-Brem avec une soixantaine de camarades, je jetais du train un billet adressé donc à des amis de ma famille peu susceptibles d'être soupçonnés et tout à fait « hors du coup ». Je l'ai retrouvé à mon retour précieusement conservé. Il disait : « Chère Ellena, enfin des nouvelles. Je suis en route comme déportée politique vers l'Allemagne. Je pense beaucoup à vous tous et vais bien. Le moral est bon. Dites-le à tout le monde. J'ai été arrêtée le 17 juin. Je vous embrasse tous. D. J. » Au verso de ce vilain bout de papier, l'adresse du destinataire et un « merci d'avance » qui était tout ce que nous pouvions donner à celui ou celle qui comprendrait notre prière muette. Nos camarades qui avaient pu cacher un peu d'argent, lestaient parfois leur message de quelques pièces pour le timbre; mais toutes nous savions bien que ce n'était pas là ce qui ferait que nos adieux arriveraient ou se perdraient, sans doute à jamais comme nous-mêmes.*

Le bout de papier de Miarka lui a été remis à son retour de Mauthausen dans son enveloppe originale, qui porte le cachet du 17 juillet 1944, Pargny-sur-Saulx (Marne). La lettre parvint à destination à Nice le 26 juillet 1944, le soir du jour où Miarka arrivait à Ravensbrück.

Pour toutes, les dernières visions de Paris encore endormi le matin du départ de Romainville étaient déjà loin :

Notre convoi, comme tant d'autres, était parti par la gare de l'Est. Il n'y eut pas d'incident. Les recommandations avaient été sévères, les menaces de représailles, violentes et faciles à croire. C'était un mois après le débarquement et il nous semblait partir pour si peu de temps. Il n'y eut aucune tentative d'évasion. Pourtant, pourtant nous y pensions toutes : *Durant toute la nuit*, rappelle Simone , *un désir intense d'évasion me reprit; par moments cela me semblait facile; et j'avoue sincèrement que, si je ne tentai pas ma chance, ce fut par pitié pour mes compagnes proches qui prétendirent qu'elles en seraient victimes. Cette pensée me fit donc renoncer à mon projet.*

Amicale de Ravensbrück et Association des Déportées et Internées de la Résistance, *Les Françaises à Ravensbrück*, Paris, Gallimard, 1965, pp.62-64.

(74)

Nous étions quatre-vingt Françaises, condamnées politiques (on ne disait pas résistantes, à l'époque) qui, en 1944, au mois d'août (l'avant-dernier convoi), sommes parties de Paris à la gare de l'Est, venant de différentes prisons, presque toutes des résistantes pures, les autres plus ou moins mêlées à des affaires politiques ou résistantes. Il y avait parmi nous deux journalistes, deux infirmières, une femme médecin, une avocate, un ingénieur, deux ou trois professeurs, quelques étudiantes, une élève des Beaux-Arts, une femme de chambre, une cuisinière, deux commerçantes, deux serveuses de bar, quelques femmes sans profession, etc. Un monde féminin des plus variés, de milieux sociaux et politiques différents. En quelques jours, il n'y avait plus que des prisonnières, et des plus misérables.

A peu près toutes, nous chantions au départ, sous les yeux des soldats S.S. qui nous gardaient ; et, alors que la plupart d'entre nous savaient le sort qui les attendaient (parce que plus lucides, plus intelligentes, ou mieux renseignées que les autres par les radios étrangères que notre soi-disant gouvernement français nous interdisait d'écouter), nous jetions entre les rails du train « Nuit et Brouillard », « N.N. », en cachette, naturellement, de minuscules papiers volés, écrits avec le petit crayon que j'avais pu dissimuler dans un morceau de pain ; ces billets rassuraient nos familles à qui nous écrivions : « Tout va bien ; nous partons dans d'excellentes conditions. » ... Ces papiers, les braves cheminots les ont fait parvenir à leurs adresses. Ce sont les seules communications que mes camarades de convoi et moi avons pu avoir avec l'extérieur pendant les onze mois que dura notre déportation.

A Metz, qui était à l'époque la frontière franco-allemande, ces mêmes filles « terroristes » étaient entassées dans des wagons à bestiaux et dans des conditions effroyables auxquelles ne sont pas soumis les condamnés de droit commun. A demi-nues, à demi-asphyxiées, sans eau pour boire, avec un seau au milieu d'elles pour leurs besoins... Elles continuaient à chanter avec courage ; à croupir ; à s'évanouir... Il n'y eut pas de décès encore parmi nous. Le voyage dura cinq jours.

Nous sommes revenues soixante. Convoi, somme toute, privilégié. Les déchets des autres, même le dernier (nous étions l'avant-dernier) sont bien supérieurs. Le dernier convoi est revenu à 15 sur 80 au départ. La mort fit son œuvre pour beaucoup, après le retour en France, dans notre convoi aussi.

Catherine Ammar, *Nos nuits. Nouvelles, croquis et souvenirs de résistance et déportation*, Vichy, imp. Purier, sd [ca 1970], pp.59-60.

Même dans les circonstances les plus difficiles, le besoin d'envoyer de ses nouvelles reste grand et dans le wagon de marchandises où elle a été contrainte de monter avec d'autres déportées, Suzanne écrit à nouveau des billets à l'intention de ses proches. Le train qui l'emporte en Allemagne empruntant l'itinéraire Paris-Bar-le-Duc-Metz, elle parvient à lancer des messages sur la voie en espérant qu'ils atteignent leur destination.

Le premier de ces billets (recto verso) est écrit sur un feuillet d'agenda (de dix centimètres sur six). Il a sans doute été lancé à Gagny et fut reçu par Robert Agrapart le 21 avril :

Agrapart Robert
16, rue Ernest Deloison
Maillot Neuilly-sur-Seine 72-66
De nouveau destination
inconnue. Suis avec Elise.
Baisers à tous.

Ne sais toujours pas où est
Jean.
Merci pour paquets.
Je pense à vous tous
surtout à ma chérie. Suzanne.

Le second est écrit sur du papier quadrillé petit format. Il a été lancé au Pont-Biais, à l'entrée de Bar-le-Duc en venant de Paris.

Prévenir famille - Merci
Mme Longeaux
3, place Exelmans
Bar-le-Duc
Merci

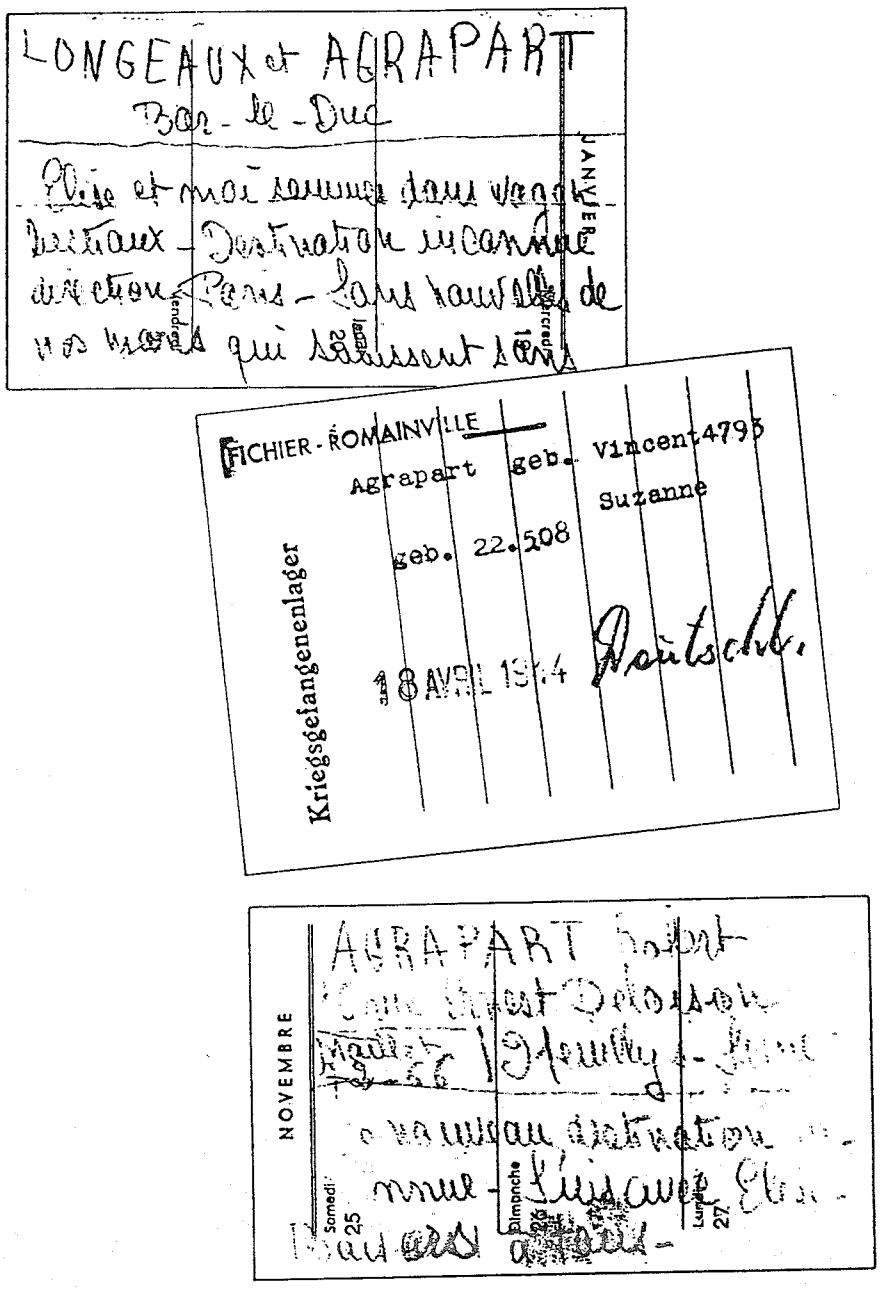
Du fort Romainville
Départ pour destination
inconnue. 17 avril 1944.
Bons baisers. courage.
Elise et Suzanne.

Par ailleurs, d'autres billets écrits sur du papier hygiénique parviennent à Robert qui essaye alors d'en savoir plus en écrivant à la personne qui les lui a transmis, un habitant d'Hennebont (Morbihan), le colonel Guillermeau. La réponse, en date du 30 avril 1944, ne tarde pas :

> Monsieur,
> Je reçois votre lettre du 27 que je comprends très bien. La solidarité dans le malheur m'a fait vous expédier le message que vous avez reçu, et me fait vous répondre.
> Voici : le 25 au soir, je recevais une lettre sans nom d'expéditeur, écriture de l'adresse inconnue, timbrée de la poste de Meaux 22 avril.
> Elle contenait sur une longue bande de papier hygiénique une série de messages au crayon, analogues à celui que je vous ai adressé. Le premier était de ma fille, que je croyais encore internée en traitement au Val de Grâce. Voici en résumé ce qu'elle y disait : «Quittons, 400, Romainville ce matin 6 heures (le 18) destination inconnue, sans doute outre Rhin. Sommes toutes très courageuses. Envoie à destination messages ci-dessous.»
> Je suppose que le tout a été jeté par la portière du train en cours de route aux environs de Meaux, recueilli par une âme charitable, et expédié à mon adresse ou bien remis à un employé du train... mais vous avez certainement dû être surpris de recevoir la missive du fin fond de la Bretagne !
> Monsieur, voilà hélas tout ce que je puis vous donner comme éclaircissement. Elles sont toutes, les pauvres, entre les mains de la Providence. Veuillez, Monsieur, agréer mes bien sincères salutations.

Pendant les quatre jours du voyage, comme toutes ses compagnes, Suzanne vit dans une promiscuité indescriptible. C'est un sinistre préambule à ce qui l'attend au terme du voyage, le camp de Ravensbrück où elle arrive le 22 avril.

Jean-Pierre Harbulot, *Une famille de déportés*, Nancy, Presses universitaires de Nancy, 1994, pp.65-67.



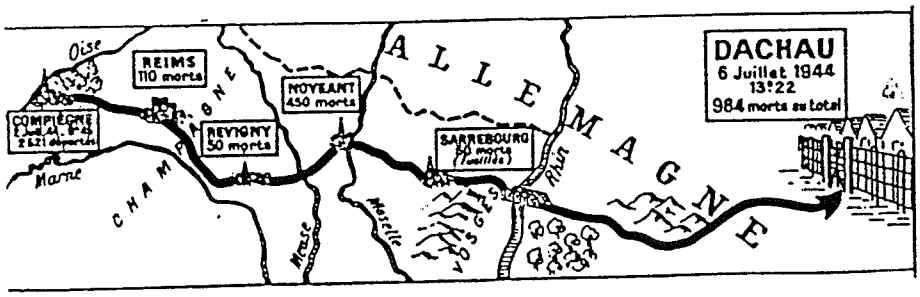
En haut, un billet que Suzanne Agrapart jette du train lors de son transfert de Nancy à Romainville.

Au centre, la fiche de sortie établie au fort de Romainville pour Suzanne Agrapart, née Vincent.

En bas, un autre billet jeté du train. Cette fois, Elise Longeaux et Suzanne Agrapart sont dirigées vers l'Allemagne.

76

Deportation aus Frankreich



Abfahrt Compiègne
18.7.1944 — 2.521 Deportierte

Ankunft Dachau
25.7.1944 — 984 Tote

Laon, den 19.6.1944

„Ich war gestern am Bahnhof von Venizel (Aisne), als ein Zug mit Deportierten nach Deutschland durchfuhr. Es wurden mir verschiedene Adressen übergeben; aus der Ihren ging hervor, daß es sich um Ihren Sohn handelt. Ich trenne von dieser Liste den Teil ab, der für Sie interessant ist und hoffe, daß dies die Schrift Ihres Sohnes ist. Am Ende der Liste ist angegeben, daß sie aus dem Lager Compiègne (Oise) kommen und am 18.6. in guter moralischer Verfassung nach Deutschland deportiert werden. Das ist leider alles, was ich Ihnen schreiben kann.
Ich verbleibe mit freundlichen Grüssen

VIII.

La circulation de l'information autour de la déportation

(77)

Ces notes, reproduites intégralement ci-dessous, en disent long sur la ténacité de Robert et sur l'énergie qu'il fallait dépenser pour essayer de venir en aide aux détenus en partance pour l'Allemagne. Elles constituent une preuve supplémentaire du grand mouvement de solidarité familiale qui s'affirma chez les Agrapart dès les arrestations de février 1944.[1]

> Le 3 avril, on apprend par une codétenue de Vavincourt que Suzanne est partie (ainsi que Mme Longeaux) pour destination inconnue.
>
> Le 4 avril, on apprend (par chanoine Polimann)[2] que Suzanne et Mme Longeaux sont à Compiègne pour plusieurs jours, avant départ pour Allemagne.
>
> Le mercredi 5 avril, on apprend par Laverny que le départ n'a pas eu lieu, mais que les hommes et femmes doivent partir d'une façon imminente pour l'Allemagne ; on est autorisé à apporter ce jour (mercredi) linge et provisions.
> Le mercredi 5 matin, M. Parent fait savoir par téléphone à M. Janaud qu'il n'y a rien de nouveau depuis ma visite à Nancy et que tout va bien.
> Le mercredi 5 avril, maman et Régine vont à Nancy pour porter provisions et vêtements. Suzanne est bien partie le 30 mars. On accepte les colis pour Jean, qui doit partir incessamment. Jean passe en gare de Bar-le-Duc jeudi 6 avril.
>
> Recherches à Compiègne le samedi 8 avril.
> Voyage à Compiègne : renseignements officiels fournis par le Bureau allemand du camp :
> 1) Plus de femmes (voir au fort de Romainville)
> 2) Jean n'y est pas.
> Rechercher à Romainville : le bureau du fort ne sera ouvert que lundi à partir de 9 h.
>
> Lundi matin [10 avril], au fort de Romainville, on ne peut rien me dire au sujet de la présence de Suzanne, mais on se charge de transmettre les colis. Je prépare deux colis, un pour Suzanne et un pour Jean.

---

1. Le début des notes de Robert a été reproduit à la fin du chapitre précédent. Les abréviations ont été supprimées pour rendre le texte plus lisible.
2. Le chanoine Polimann, député de la Meuse et conseiller national, intervenait fréquemment auprès des Allemands à la demande des familles.

Jean-Pierre Harbulot, *Une famille de déportés*, Nancy, Presses universitaires de Nancy, 1994, pp.52-56.

Colis remis le lundi de Pâques à Romainville : pour Suzanne, 1 savon, 1 mouchoir, 1 main, 1 pain Ovis, 1 morceau jambon, 1/2 plaque de chocolat, du sucre ; pour Jean, 1 savon, 1 mouchoir, 1 main, 1 pain Ovis, 1 morceau jambon, 1/2 plaque de chocolat, du sucre.

A Compiègne, voir marchand machines agricoles en face du camp et l'entrepreneur de vidange de Compiègne (de la part de M. Leblanc, de Bar). Se trouve à Compiègne le mari de Mme Buisson, 21, rue du Tender à Boulogne-sur-Seine, Molitor 00 14 ou, dans la journée, Molitor 39 60 (fille de M. Raymond de la ville-haute à Bar). 1 gros colis par mois.

A Fresnes : aller de bonne heure pour ne pas faire la queue. De 9 h à 16 h. 1 colis par mois, le 1er mardi, pour nom commençant par A.

Fresnes : 1ère enquête lundi de Pâques, 2e enquête le mardi 11 avril 44 : Jean, Suzanne, M. et Mme Longeaux n'y seraient pas.

Mardi 11/4/44. Retire au café des Tramways de l'Est la valise envoyée par Maurice et contenant : 1 colis pour Jean, 1 colis pour M. Longeaux, 1 colis pour Mme Longeaux, 1 colis pour Suzanne et un Ruck-sac[1] garni de linge pour Suzanne. Contenu du Ruck-sac : 1 robe laine bleu, 1 paire souliers noirs, 1 paletot de laine noir, 1 paire pantoufles, 2 serviettes, 2 mains, 2 mouchoirs, 1 paire bas coton noirs, 1 paire bas rayonne beige, 1 combinaison jersey molletonné, 1 blouse bleue, 1 chemise jour, 1 combinaison indémaillable.

Jeudi 13/4/44. J'apprends que Jean serait arrivé à Compiègne depuis le 7 avril, vendredi. M. Collet, des constructions provisoires, me téléphone. Il doit faire des démarches demain.

Vendredi 14/4/44. Je pars en train pour Compiègne avec Davenne[2] dès le matin avec 2 colis, 1 pour Jean (lard, viande, charcuterie, gâteaux, biscottes, cigarettes, savon, main, serviette, kub, fils, aiguilles, sucre), 1 pour M. Longeaux (lard, viande, charcuterie, gâteau, sucre).

Voyage à Compiègne. J'apprends officiellement que Jean y est. Aucun renseignement sur Longeaux. On m'autorise à laisser un colis. Je ficelle ensemble les 2 colis et y joints 1 miche de pain. Je trouve au bureau du camp Mme Aubry dont le mari serait avec Jean.[3]

Personnes de Compiègne susceptibles de rendre service :

- M. Louis Michel, 92, rue de Paris à Compiègne. Bureau : 70, boulevard Gambetta, s'occupe de Croix-Rouge Suisse, a une entreprise de travaux (?), téléphone : 22 à Compiègne. Doit faire recherches sur Jean, Suzanne, Longeaux et sa femme. Doit demander droit de visite, peut transmettre lettres, peut prévenir du départ.
- M. Mouton, entreprise de vidange à Compiègne, prévenir des départs.
- M. [?], 141, rue de Paris : atelier de réparation de machines agricoles à Compiègne (Ateliers à (?) Royal-Lieu) ; prévenir des départs.

1. Sac à dos.
2. Un collègue de Robert.
3. Lui aussi résistant, Robert Aubry avait été arrêté en même temps que Jean.

- Fruitière, place de l'hôpital (Fruiterie de la Place). Téléph. 12 02 à Compiègne : prévenir des départs.
- M. Fontaine. Pharmacie de la Gare. Rue St-Corneille, de la part de M. et Mme Grimauld et St-Andrieux. A ses entrées, n'a pu être vu. A voir.
- Mme Grimauld : femme du Dr, fille du Dr Pfeiffer, 11, rue des Fossés. Téléph. 106 à Compiègne, de la part de Mme St-Andrieux, notaire à Pierrefont, de la part de M. Offroy.

Samedi 15/4/44. Dès le matin, communication téléph. à M. Collet. Il a fait des démarches aux bureaux de Paris de la Gestapo pour obtenir des renseignements sur Jean et une date de visite. Il n'a rien pu obtenir. Il renonce donc à aller à Compiègne.
Je lui fais donc part de la certitude de la présence de Jean à Compiègne et lui parle de M. Michel, afin qu'il se mette en rapport avec lui par téléphone en vue de savoir s'il pourrait obtenir en temps que client un droit de visite. M. Collet doit me donner le résultat ce soir.
Dans la matinée, visite à Romainville pour demander des renseignements et recherches de Mme Longeaux. Aucun renseignement. Je dois retourner lundi avec colis et lettre pour Suzanne.
A midi, la bonne des Longeaux me téléphone et me donne les indications qui me sont nécessaires sur ses patrons : M. Longeaux Léon, né le 10 déc. 1897 à Bar-le-Duc, Mme Longeaux Elise, née le 17 sept. 1911 à Thann (Haut-Rhin). La petite bonne, Suzanne Collignon, part pour quelques jours à Brousseval (Haute-Marne). Elle a comme numéro de téléphone en cas de besoin : le 4 à Brousseval.
Je lui demande de se tenir prête à venir éventuellement soit à Paris, soit à Compiègne, en cas de prévision de départ pour l'Allemagne.
Le soir, M. Collet me téléphone : il s'est mis en rapport avec M. Michel. Une tentative de visite paraît possible. Il doit obtenir des papiers de la Kommandantur de Bar. Il y repart. Verra Maurice, qui me fera un compte rendu lundi soir du projet, afin d'organiser un nouveau voyage à Compiègne.

Lundi 16/4/44. Nous allons le matin avec Christiane au fort de Romainville. Nous parvenons à avoir confirmation de la présence au fort de Suzanne sous le n° 4 793 et de Mme Longeaux, immatriculée n° 4790.
Nous pouvons laisser :
pour Suzanne :
a) 1 colis de vivres contenant : du pain, des biscottes, du lard, du pâté, des œufs durs, 1 gâteau biscuit, des biscuits de soldat, 1 paquet farine super-aliment, du saucisson, du Nestrovit, des kubs.
b) le rucksack : contenu indiqué précédemment moins la robe de laine.
c) une lettre : «Ma chère Suzanne, Nous t'espérons en bonne santé et pleine de courage. Manques-tu de vêtements ? Régine va bien. Elle continue ses études à Neuilly, est sage et studieuse et t'embrasse. Maman, très courageuse, va bien ainsi que le petit d'Andrée et son parrain. Tous nous t'embrassons.»

pour Mme Longeaux : un colis renfermant du pain d'épices, des galettes, du lard fumé, un tube dentifrice, 2 fromages, des biscottes, un petit cornet de dragées, du sucre, des pastilles vitaminées.
Bombardement Romainville, nuit du mardi 18 au 19/4/44. Aucune nouvelle de M. Collet ni de M. Michel.

Jeudi 20. Renseignements fournis par M. Beaujard. Possibilité de renseignements et liaison par Abbé Stock, 21, rue Lhomond, Paris, mardi 2 h à 4 h et St des Amis (Quakers). Recherches : 12, rue Guy de la Brosse (5e), tél. Gob. 16-62.

Vendredi 21 : Reçu billet jeté par Suzanne et Mme Longeaux à Gagny, 17/4/44. Transmis avec mention : train partant pour l'Allemagne.
Même jour : prévenus par Maurice à 13 h de réception billet jeté Pont Biais.[1]
Adressé à Maurice télégramme : «Envoyer urgence bonne avec sac, sucre, miel, beurre, vitamines, rogerons», à 14 h.

Samedi 22 après-midi, arrivée de Suzanne Collignon avec rucksac bourré (jambon fumé, saucisses, lard, pâtes, semoule, sucre, miel, beurre, biscuit, vitamines, auxquels s'ajoute pain Ovis). Elle reprend le paquet dimanche et part lundi 24 pour Compiègne.

Lundi 24 : Je vais le matin au fort de Romainville. Pas de linge sale. Je suis entré au fort pendant une alerte aussi on me répond rapidement. Sur une liste consultée par le soldat réceptionnaire, je ne vois pas le n° de Suzanne ni celui de Mme Longeaux. Je jette un coup d'œil sur les colis en retour et ne vois rien pouvant nous être destiné.
On me dit qu'on ne prend plus de colis et que je m'adresse pour renseignements 11, rue des Saussaies à Paris.
Le commandant du camp ne donne des renseignements qu'à titre exceptionnel le mardi.
Ce même jour au courrier une lettre de Louis Michel, de Compiègne, informant du départ de Suzanne et Mme Longeaux et de leur destination : Mecklembourg.[2]
Le soir à 18 h, téléphone de Mme Mouton, de Compiègne, qui m'annonce qu'un départ est imminent, pour demain ou après sans doute.
Le lundi 24, Mlle Suzanne Collignon à Compiègne pour remettre un colis important pour M. Longeaux. Elle apprend par M. Michel qu'il doit y avoir un départ pour jeudi, mais que Jean et Longeaux ne feront pas partie de ce convoi, n'étant pas encore immatriculés. M. Michel fournit un modèle de lettre pour pouvoir écrire. De bonnes nouvelles sont données sur le genre de vie au camp (eau courante, liberté, jeux de cartes, football, rasage, etc...)

---

1. Ces billets sont reproduits dans le chapitre suivant.
2. La lettre de M. Michel a été conservée. Sur cet intermédiaire, voir ci-dessus, à la date du 14 avril, ce que dit Robert. En fait, la destination de Suzanne est Ravensbrück, qui se situe dans le Mecklembourg.

Mardi 25. Mme Mouton téléphone pour annoncer un départ de prisonniers pour jeudi. Nous préparons une lettre pour Jean, qui doit être remise à Compiègne par Suzanne Collignon le mercredi matin.

Mercredi 26. Suzanne Collignon va à Compiègne porter les lettres. Nous apprenons par la Fruitière de Compiègne (par téléphone) le départ des prisonniers pour le jeudi.
Le soir, un télégramme de Bar nous annonce que Jean demande 4 billets 500 frs. Départ demain 27. Suzanne Collignon ne rentre pas de Compiègne ce soir-là.

Jeudi 27. Je pars à Compiègne en auto. J'arrive pour assister à 11 h au départ du train en gare. M. Michel m'apprend que la destination est inconnue, près Wehmard,[1] peut-être Frankfort, en Alsace ou même moins loin. Destination du train : Soissons.
De retour à Paris, Suzanne Collignon nous apprend qu'elle a vu Jean et Longeaux, avant l'embarquement et a pu échanger quelques mots. Bon moral, bonne forme. Ils demandent des nouvelles de leurs femmes.

Jeudi soir. Nous télégraphions à Bar (le téléphone étant coupé) : «Passage possible Jean Bar vendredi se renseigner gare arrêt probable Pont Biais».[2]
Réception le même jour d'un mot de Suzanne transmis par M. Guillermeau, de Hennebont (Morbihan).[3]

Les derniers messages de Jean

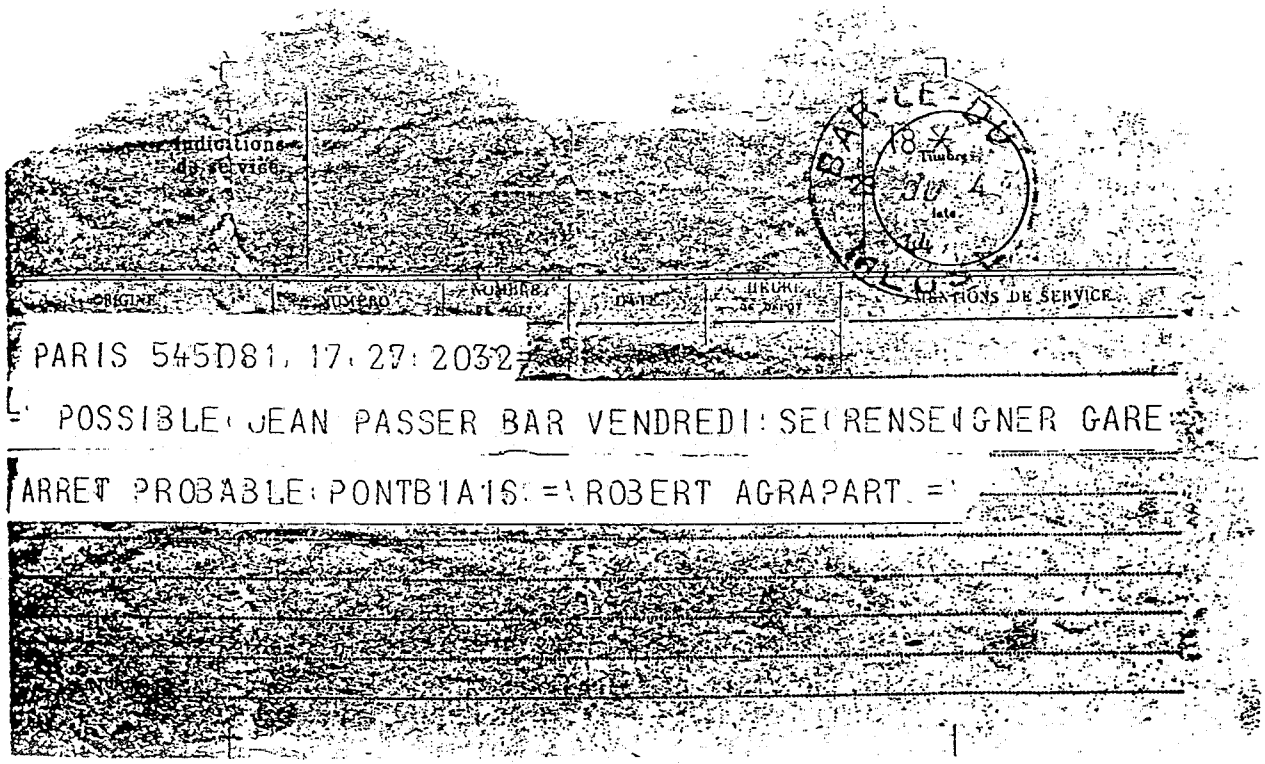
Dans cette phase transitoire qui précède le transfert en Allemagne, la situation des déportés paraît bien meilleure que pendant la phase d'emprisonnement à Nancy. C'est en tout cas ce qu'écrira Suzanne à son retour de déportation, sans plus de détails :

A Romainville, vie de château à côté de Charles III. Mais... perspective de départ en Allemagne.[4]

C'est aussi l'impression de Jean qui, le 16 avril, écrit à Régine une longue lettre reçue à Bar-le-Duc seulement le 24. Robert (à Paris) en aura connaissance au début du mois de mai. De toute manière, il est trop tard pour répondre à ses attentes. Jean a quitté Compiègne le 27 avril.

---

1. En fait Weimar, et plus précisément Buchenwald qui se situe à proximité de cette ville.
2. Le télégramme de Maurice a été conservé. Le Pont-Biais se situe à l'entrée de Bar-le-Duc en venant de Paris.
3. Sur ce point, voir le chapitre suivant.
4. Lettre envoyée par Suzanne à ses parents, en Algérie (29 juin 1945).



Télégramme de Robert Agrapart annonçant le départ de Jean pour l'Allemagne et son possible passage par Bar-le-Duc.

Jean-Pierre Harbulot, *Une famille de déportés*, Nancy, Presses universitaires de Nancy, 1994.

IX.

Comptes rendus ferroviaires des déportations

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Texte définitif
opté dans la séance
du 7 octobre 1942

Séance du 30 septembre 1942

La séance est ouverte à 9 heures 30, sous la présidence de M. FOURNIER, Président.

Sont présents : MM. FOURNIER, Président
GRIMPRET, Vice-Président
LAURENT-ATTHALIN, Vice-Président

BOUTET
DAYRAS
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

Excusé : M. DEVINAT

Assistent à la séance: MM. LE BESNERAIS , Directeur Général
VAGOGNE, Secrétaire Général adjoint

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

MM. CLAUDON, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire adjoint.

doption du
ocès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 23 septembre 1942 est adopté.

mptes
endus.

QUESTION II - Comptes rendus.

°) Trafic, recettes, mouvement, etc...

M. LE PRESIDENT fait un exposé d'ensemble sur l'évolution du trafic au cours du mois d'août 1942.

Il tient le Conseil au courant de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS rend compte des résultats enregistrés au cours des dernières semaines en ce qui concerne le trafic et les recettes, ainsi que des incidents qui ont marqué la circulation.

2°) Trésorerie.

M. LE PRESIDENT expose la situation de trésorerie.

(79)

QUESTION II - Comptes rendus.-

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...

A - Evolution du trafic au cours du mois d'août 1942 -

M. LE PRESIDENT.- Les caractéristiques générales du trafi au cours du mois d'août sont les mêmes que celles des mois précédents : intensification croissante du mouvement voyageurs, ralentissement, certain encore que peu sensible, du trafic-marchandise en raison notamment de la pénurie de matériel de transport.

a) Trafic-voyageurs.- Au cours du mois d'août, le trafic-voyageurs a marqué de nouveaux progrès par rapport à juillet. L'augmentation des recettes a atteint 10 % et s'explique par les départs en vacances, bien que, pour les départs massifs du début du mois, les billets aient été pris dans les dernières semaines de juillet. Par rapport au mois d'août 1941, l'augmentation est de 37 %. Compte tenu des relèvements de tarifs opérés depuis la guerre, elle est ~~encore~~ de 37 % par rapport à août 1939. Toutefois, on constate que l'accroissement du trafic, par rapport à l'avant-guerre, a été moins sensible pendant la période d'été qu'au cours des mois précédents : 37 % en août, 27 % en juillet, contre 47 % en juin et 59 % en mai. La physionomie des mouvements voyageurs s'est donc modifiée. Avant-guerre, les départs massifs en vacance entraînaient des pointes aigües de trafic. Maintenant, le courant voyageurs est plus constant mais plus important et les pointes sont émoussées. Les départs en vacances sont plus restreints, mais les voyages de ravitaillement se poursuivent toute l'année. La situation du trafic fin septembre illustre une fois de plus cette situation. Alors que les arrivées à Paris sont toujours importantes du fait des retours de vacances, les départs, qui, en temps normal seraient plutôt faibles, restent sensiblement au même niveau que les arrivées.

....

Le trafic est toujours particulièrement important en zone non occupée, où il représente 92 % d'augmentation par rapport à l'avant-guerre (134 % sur le Sud-Ouest et 73 % sur le Sud-Est).

Pour l'ensemble de la zone occupée, le mouvement représente, par rapport à l'avant-guerre, une hausse de 33 %, soit 48 % pour la Région Ouest, 30 % pour le Sud-Ouest et 14 % pour le Nord. Sur les Régions Est et Sud-Est, le trafic accuse, par contre, une baisse de 3 et 12 %.

Dans la Région Parisienne, le nombre de cartes d'abonnement de travail délivrées est supérieur de 80 % à celui d'août 1939.

Le nombre des voyageurs ayant franchi la ligne de démarcation a été, dans l'ensemble, égal à celui du mois de juillet, mais il s'est équilibré sensiblement dans les deux sens du trafic : 103.476 dans le sens zone non occupée-zone occupée et 114.000 dans le sens zone occupée-zone non occupée.

Le pourcentage de voyageurs refoulés n'a pas varié, ne dépassant pas 1 %, sauf à Châlon, où il a atteint 2,7 %.

Les trafics spéciaux ont été les suivants :

- 48 trains d'ouvriers français à destination de l'Allemagne, pour 27.000 ouvriers environ ;
- 7 trains d'ouvriers permissionnaires revenant d'Allemagne, soit 3.600 ouvriers ;
- 8 trains d'ouvriers permissionnaires retournant en Allemagne, pour 1.600 travailleurs;
- 7 trains d'étudiants ;
- 4 trains d'Israélites venant de Beaune-la-Rolande, Oleron, Pithiviers et Portet-St-Simon à destination de l'Est et du Bourget

b) Trafic-marchandises.-

1°- Situation de l'agriculture -

Le mois d'août a été caractérisé par un temps extrêmement sec qui, s'il a favorisé la moisson, a été très préjudiciable à certaines cultures [illegible]

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

(80)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Texte définitif
adopté dans la séance
du 4 novembre 1942

Séance du 28 octobre 1942

La séance est ouverte à 9 heures 30, sous la présidence de M. FOURNIER, Président.

Sont présents : MM. FOURNIER, Président
GRIMPRET, Vice-Président
LAURENT-ATTHALIN, Vice-Président

DAYRAS
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD

Excusés : MM. BOUTET, DEVINAT, ZAFFREYA

Assistent à la séance : MM. LE BESNERAIS, Directeur Général
BERTHELOT, Directeur Général adjoint
FILIPPI, Secrétaire général.

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

MM. RENDU, Commissaire adjoint
FAVIERE, Commissaire suppléant.

ption du
cès-Verbal.

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 21 octobre 1942 est adopté.

ptes
dus.

QUESTION II - Comptes rendus.

Trafic, recettes, mouvement, etc...

M. LE PRESIDENT fait un exposé d'ensemble sur l'évolution du trafic au cours du mois de septembre 1942.

Il rend compte de l'état des stocks de combustibles et insiste sur l'évolution de la situation du parc de matériel au cours des dernières semaines. Une lettre - dont il est donné connaissance au Conseil - a été adressée, sur ce dernier point, à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications le 25 octobre.

M. LE BESNERAIS tient le Conseil au courant des résultats enregistrés en ce qui concerne le trafic et les recettes

2°) Trésorerie.

M. FILIPPI expose la situation de trésorerie.

:ompte rendu de la délégation
.e pouvoirs donnée par le Con-
:eil d'Administration dans sa
:éance du 6 novembre 1940.

QUESTION II bis - Compte rendu de la délégation de pouvoirs donnée par le Conseil d'Administration dans sa séance du 6 novembre 1940.

M. LE PRESIDENT rend compte de l'affaire suivante qui a été approuvée par le Directeur Général en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués :

- Tarifs généraux pour le transport des marchandises (art.48 (G.V.) 62 et 64 (P.V.)
  Tarif spécial n°29 (chap.2 et 4).
  - Relèvement des pénalités pour immobilisations des agrès.
  - Faculté, pour le public, de continuer le chargement ou le déchargement pendant l'intervalle qui sépare deux périodes d'ouverture d'une même journée.

La séance est levée à 10 heures 40.

Le Vice-Président
du Conseil d'Administration,

GRIMPRET.

Le Président
du Conseil d'Administration,

FOURNIER.

(81)

mptes rendus. QUESTION II - Comptes rendus.

°) Trafic, recettes, mouvement, etc .....

A.- Evolution du trafic au cours du mois de septembre.

M. LE PRESIDENT.-Le trafic, au cours du mois de septembre, a présenté les mêmes caractéristiques que les mois précédents :

1°) Trafic voyageurs.- Le trafic voyageurs est demeuré très important. Sans doute, a-t-il accusé, par rapport au mois précédent, une diminution de 7%, les départs en vacances étant toujours moins importants au mois de septembre qu'au mois d'août. Mais il accuse encore, par rapport à celui de septembre 1941, une augmentation de 39% et, par rapport à septembre 1938, une plus-value de 56% qui, avec les augmentations de tarifs, est portée à 107%. Cette augmentation est surtout importante en zone non occupée où elle atteint 119% (154% sur le Sud-Ouest et 101% sur le Sud-Est). En zone occupée, l'augmentation ressort à 40%, se décomposant ainsi : 73% sur l'Ouest, 42% sur le Sud-Ouest, 19% sur le Nord, 18% sur l'Est et 7% sur le Sud-Est. Elle intéresse à la fois les grandes lignes et la banlieue. Au départ de Paris, l'augmentation du trafic des grandes lignes est de 3%, malgré la réduction massive des trains et malgré le frein qu'oppose la ligne de démarcation aux déplacements; cette augmentation a porté sur 3 régions : le Nord (69%), l'Ouest (25%), et le Sud-Ouest (6%). Seules les régions de l'Est et du Sud-Est accusent respectivement une baisse de trafic grandes lignes de 2% et de 40%. Dans la région parisienne, le nombre des cartes hebdomadaires délivrées a atteint 921.000 ~~xxxxx~~ contre 549.000 en septembre 1938 (soit une majoration de 68%) et contre 788.000 en septembre 1941 (soit une augmentation de 17%).

Le franchissement de la ligne de démarcation a été caractérisé par l'accroissement important des retours de la

zone non occupée : 138.000 voyageurs contre 106.000 le mois précédent. Au contraire, les départs de zone occupée vers la zone non occupée n'ont intéressé que 110.000 voyageurs contre 112.000 en août. Cette situation s'explique par les retours de vacances. Le pourcentage de voyageurs refoulés à été très faible. Nulle part il ne dépasse 1%, sauf à Chalon où le mouvement de zone non occupée vers zone occupée a entraîné un refoulement de 1,3%.

Les trafics spéciaux ont porté sur :

- 46 trains d'ouvriers à destination de l'Allemagne, dont 17 formés sur l'Est (10.386 ouvriers), 13 trains sur le Nord (6.021 ouvriers) et 16 trains s r le Sud-Est. Ces 46 trains ont probablement emmené 26 à 27.000 travailleurs;

- 2 trains de prisonniers rapatriés au titre de la relève;

- 3 trains de prisonniers malades;

- 6 trains d'ouvriers permissionnaires venant d'Allemagne (3.600 ouvriers);

- 5 trains pour 1.500 ouvriers permissionnaires retournant en Allemagne;

- 4 trains d'israélites au départ de Pithiviers, Vénissieux et Nice à destination de Novéant;

- 14 trains à destination des colonies de vacances;

- 8 trains d'étudiants;

- 6 trains pour la Croix-Rouge suisse.

2°) Trafic-Marchandises.- Le trafic-marchandises a légèrement baissé par rapport au mois précédent. Le nombre des wagons chargés est passé de 794.000 en août à 781.000 en septembre, soit une diminution de moins de 2 %, bien que la moyenne journalière ait légèrement augmenté (26.040 wagons en septembre contre 25.168 en août). Mais ce qu'il importe de souligner, c'est que le trafic, à l'heure actuelle, n'est plus fonction de l'activité économique, mais est exclusivement commandé par la situation

(82)

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Texte définitif
adopté dans la séance
du 12 mai 1943

Séance du 5 mai 1943

La séance est ouverte à 9 heures 30, sous la présidence de M. FOURNIER, Président.

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président
GRIMPRET, Vice-Président
LAURENT-ATTHALIN, Vice-Président

BOUTET
DAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
TIRARD
ZAFFREYA

Assistent à la séance : M.M. LE BESNERAIS, Directeur Général
BERTHELOT, Directeur Général adjoint
FILIPPI, Secrétaire Général

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. MOPANE, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire adjoint

doption du
ocès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

Sur la proposition de M. LE PRESIDENT, le Procès-Verbal de la séance du 21 avril 1943 est adopté.

omptes
endus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...

M. LE PRESIDENT retrace l'évolution du trafic au cours du mois de mars 1943. Il tient le Conseil au courant de l'état des stocks de combustibles et de la situation du parc de matériel moteur et roulant.

M. LE BESNERAIS donne connaissance du trafic et des recettes au cours des dernières semaines.

M. BERTHELOT rend compte des incidents qui ont marqué la circulation

83

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

-:-:-:-:-:-:-:-:-:-:-

Conseil d'Administration

-:-:-:-:-:-:-

Séance du 8 mai 1943

-:-:-:-:-

NOTES DE SÉANCE

La séance est ouverte à 8 heures 30, sous la présidence de M. FOURNIER, Président.

Sont présents : M.M. FOURNIER, Président
GRIMPRET, Vice-Président
LAURENT-ATTHALIN, Vice-Président

BOUTET
BAYRAS
DEVINAT
FREDAULT
GETTEN
LIAUD
de TARDE
VIRARD
ZAFFREYA

Assistent à la séance : M.M. LE BERHEMAIS, Directeur Général
BARTHELOT, Directeur Général adjoint
FILIPPI, Secrétaire Général.

Le Commissariat du Gouvernement est représenté par :

M.M. NOHANE, Commissaire du Gouvernement
RENDU, Commissaire adjoint.

Adoption du Procès-Verbal.-

QUESTION I - Adoption du Procès-Verbal.-

M. LE PRESIDENT.- Le Procès-Verbal de la dernière séance appelle-t-il des observations ? Il est adopté.

Comptes rendus.-

QUESTION II - Comptes rendus.-

1°) Trafic, recettes, mouvement, etc...

A - Evolution du trafic au cours du mois de mars.-

M. LE PRESIDENT.- Les principales caractéristiques du trafic au cours du mois de mars ont été les suivantes.

Le trafic-voyageurs a accusé une nouvelle progression, particulièrement importante en raison de l'accomplissement apporté, à dater du 1er mars, au franchissement de la ligne de démarcation. Dans l'ensemble, les recettes ont augmenté de 30 % sur le mois précédent, la plus-value intéressant surtout les deux régions favorisées par l'aménagement de la ligne de démarcation, c'est-à-dire le Sud-Ouest (+ 40 %) et le Sud-Est (+ 34 %); par rapport à mars 1942, l'augmentation ressort à 35 % par rapport à l'avant-guerre, elle atteint 237 %, chiffre qui, compte tenu des majorations de tarifs, correspond à un accroissement de trafic de 80 %. Etant donné qu'avant guerre, le nombre des voyageurs circulant en auto était à peu près égal à celui des voyageurs circulant en train, il résulte des chiffres qui précèdent que, dans l'ensemble, les déplacements ont repris leur niveau d'avant-guerre, mais sont effectués exclusivement par chemin de fer. Les régions dont le trafic s'est le plus développé sont le Sud-Ouest (+ 136 % par rapport à avant-guerre), le Sud-Est (+ 91 %) et l'Ouest (+ 72 %). Les augmentations sur le Sud-Ouest et le Sud-Est proviennent non seulement de l'accomplissement du franchissement de la ligne de démarcation, mais encore du fait que la circulation est beaucoup plus intense en zone non occupée qu'en zone occupée.

L'accroissement porte à la fois sur le trafic de grandes lignes et sur celui de la banlieue. Au départ de Paris, l'augmentation du trafic des grandes lignes atteint 37 % par rapport à l'avant-guerre. Elle intéresse surtout l'Ouest (+ 106 %), région privilégiée quant aux possibilités de ravitaillement; elle est, au contraire, assez faible sur le Sud-Est (+ 11 %), région particulièrement touchée par la suppression des voyages de tourisme et d'agrément.

En ce qui concerne le trafic de banlieue, le nombre des cartes d'abonnement hebdomadaires délivrées ne cesse de croître.

[illegible] à mars 1939, en augmentation de 97 % pour l'ensemble de la région parisienne. Pour les Régions Ouest, Sud-Ouest et Est, l'augmentation ressort respectivement à 144, 111 et 91 %. Cette progression constante, si elle est due pour partie à la disparition de la concurrence automobile, est surtout la conséquence du régime actuel des cartes et de l'insuffisance des tarifs en vigueur qui font qu'à partir d'une distance de 30 ou 32 km, le prix d'une carte d'abonnement de travail est inférieur à celui d'un aller et retour; nous envisageons actuellement l'établissement de certaines formules propres à mettre fin à ces abus et nous songeons notamment à rétablir dans la région parisienne l'obligation de produire un certificat de travail délivré par le patron pour l'obtention des cartes hebdomadaires.

Le trafic interzone a presque triplé par suite de l'assouplissement de la ligne de démarcation. De février à mars, le nombre des voyageurs est passé : dans le sens zone non occupée - zone occupée, de 98.264 à 290.242 et, dans l'autre sens, de 97.[illegible] à 297.611. Encore, convient-il de rappeler que ce mouvement a été freiné, ou tout au moins étalé, par le jeu des fiches d'admission que nous avions établi en prévision de cette pointe de trafic.

Les trafics spéciaux ont porté sur :

- 263 trains d'ouvriers français partant travailler en Allemagne (128.247 ouvriers)
- 23 trains d'ouvriers français permissionnaires venant d'Allemagne ou y retournant (11.256 ouvriers)
- 7 trains de malades rapatriés (2.900 malades)
- 49 trains de prisonniers rapatriés au titre de la relève (38.383 prisonniers).
- 12 trains d'Israélites (10.000 Israélites environ).

b) Trafic-marchandises.-

1°- Situation générale.-

Le nombre total des wagons chargés en trafic commercial a été plus élevé en mars qu'en février : 672.270 contre 643.571,

84

12 OCT 1944

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

R. C. Seine 276.448 B

SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT

VICHY

DIVISION

VICHY ~~PARIS~~, le Octobre 1944

8, rue de Londres (9e)

Tél. : TRInité 91-73 et la suite
Inter Trinité 110

21672

Monsieur TUJA
Directeur du Service Central du Mouvement
S.N.C.F.
à PARIS

Remarquez-vous pour les historiques que vous serez conduits à rédiger un jour. Pris connaissance - Faisons classer soigneusement.

Tuja

La mission de la Délégation Technique S.N.C.F. à VICHY prenant fin, j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint un exemplaire de l'historique de cette Délégation, qui relate son activité à partir d'Août 1940 jusqu'à Octobre 1944.

l'Ingénieur en Chef,
Chef de la Délégation Technique S.N.C.F.

Lith. A.C.M. 1

12 OCT 1944

3 NOV 1944

N° 6381 140.20.01

85

HISTORIQUE

DE LA

DELEGATION TECHNIQUE SNCF

DE VICHY

Années 1940, 1941, 1942, 1943

La récapitulation de ces transports (Tableau N°32) produit les chiffres suivants:

- Ressortissants allemands rapatriés: 9402
- Ressortissants italiens rapatriés: 5333

Après le 12 août 1940 ont été rapatriés:

- Les allemands réclamés par la Commission Kundt (août 1940). Leur nombre s'élève à 600 pour les mois d'août, septembre et octobre;
- Les allemands réclamés par la Croix-Rouge allemande postérieurement au passage de la Commission Kundt dans les camps, soit quelques centaines seulement.

En avril, juin et juillet 1941, 4 groupes d'internés allemands en provenance des Camps de Bortlouis et Vernet d'Ariège ont été rapatriés en zone occupée. Effectif total: 1091.

2° Internés politiques et indésirables français.

A partir de 1941 la Sûreté Nationale a procédé à des transports d'indésirables internés dans les camps:

- soit mutés d'un camp dans un autre camp,
- soit acheminés sur Port-Vendres en vue de leur embarquement pour des pays d'outre-mer.

Le tableau N° 33 donne le détail de ces transports.

3° Gardiens de la Paix.

En 1942 la Police Nationale a effectué des déplacements de groupes mobiles de gardiens de la Paix avec matériel. Le tableau N° 33 donne le détail de ces transports.

ISRAELITES ALLEMANDS, POLONAIS, TCHECOSLOVAQUES ET LUXEMBOURGEOIS (IAPT)

Une conférence, à laquelle avait été convoqué le représentant de la S.N.C.F. s'est tenue à Vichy le 15 Juillet 1942 au Ministère de l'Intérieur, au sujet du rapatriement en Allemagne, de certaines catégories d'Israélites Allemands, Polonais, Tchécoslovaques et Luxembourgeois, se trouvant en zone libre.

Pour des raisons de discrétion nous avons dénommés ces transports: "Transports I.A.P.T."

D'après les chiffres donnés par le Secrétariat Général à la Police, il s'agissait de 30.000 personnes environ. Mais, en raison des difficultés de retrouver tous les intéressés on pouvait estimer que ce chiffre serait réduit à 15.000 personnes.

L'élaboration des programmes que nous avons établis pour ces transports a rencontré de grosses difficultés provoquées

surtout par le fait que les Autorités Allemandes ont à plusieurs reprises modifié les principes, qu'ensuite elles ont exigé une exécution très rapide et que d'autre part, surtout pour le transport des groupes d'isolés, on ignorait au moment de l'établissement des programmes le nombre de personnes qui pouvaient être groupées dans les différents camps. De ce fait, le nombre réel différait souvent dans de telles proportions des prévisions, qu'il obligeait la veille du départ à prévoir un nouveau regroupement des rames devant former les trains spéciaux.

A - PREMIER PROGRAMME DU TRANSPORT.

Le premier programme de transport indiqué par les Services de la Police prévoyait d'une part, le transport des personnes se trouvant déjà dans les camps, et d'autre part, le transport des personnes dispersées sur tout le territoire de la zone libre, à regrouper préalablement.

I° Transports au départ des camps -

Passage de la ligne de démarcation: Chalon s/Saône.

Dépôt de GURS (Basses-Pyrénées)- 2.000 personnes environ. 2 trains spéciaux au départ d'Oloron Ste.Marie:

I° train: le 6 Août
2° train: le 12 Août

Dépôt de RIVESALTES - environ 500 à 600 personnes

Dépôt du VERNET -près Pamiers- environ 200 personnes.

Avec les groupes en provenance de ces deux dépôts (700 à 800 personnes) on a formé un train spécial au départ de NARBONNE.

Départ du VERNET et de RIVESALTES le 19 Août.

2° Transports de groupes d'isolés -

Avant chaque départ, les isolés seraient groupés dans deux centres: LYON et LIMOGES.

Il y aurait à assurer chaque semaine l'acheminement d'un groupe de 160 personnes (gardiens compris) chacun des centres de LYON et LIMOGES fournissant à tour de rôle le contingent.

On expédierait ainsi environ 640 personnes par mois.

La S.N.C.F. devait prévoir dans chaque convoi 2 voitures de 3° classe et un ou plusieurs fourgons à bagages.

Ces transports devaient commencer le 20 Août.

L'acheminement aurait lieu via Chalon s/Saône et Belfort.

Le Service Central du Mouvement avait été avisé le 16 Juillet 1942, en lui demandant les instructions nécessaires pour ces transports.

B - MODIFICATIONS AU PROGRAMME DES TRANSPORTS.

Toutefois le 17 juillet, les Services de la Police nous informaient que de nouvelles dispositions étaient à envisager pour les transports prévus au 2° ci-dessus.

A des jours fixés, les voyageurs seraient rassemblés en groupes importants dans un camp à désigner (par exemple GURS) et dirigés par trains complets sur un Centre se trouvant en zone occupée, à désigner par les allemands.

Les transports ultérieurs de ce dernier centre vers les différentes régions de l'Allemagne seraient réglés par les Autorités Allemandes.

D'après les indications données, cette 2° catégorie de transports ne commencerait que vers mi-septembre et les renseignements nécessaires à leur étude nous seraient fournis ultérieurement, après mise au point avec les Autorités Allemandes.

Les transports prévus au 1° ci-dessus n'étaient pas modifiés. Mais il n'était pas encore décidé si ces transports se feraient directement sur l'Allemagne en transitant par Belfort ou s'ils seraient dirigés sur un Centre de rassemblement en zone occupée.

Ces nouvelles dispositions ont été portées à la connaissance du Service Central du Mouvement le 17 Juillet.

Les horaires des trains spéciaux au départ d'OLORON d'une part et de RIVESALTES et PANIERS d'autre part, ont été soumis pour accord au Ministère de l'Intérieur le 24 Juillet.

C - DEUXIEME PROGRAMME DE TRANSPORT -

Sur ces entrefaites une nouvelle conférence s'est tenue à Vichy le 27 Juillet 1942.

M. Fourcade, Directeur de la Police a fait connaître que les premières propositions n'ayent pas été acceptées par les Autorités Allemandes, il y avait lieu d'établir un nouveau programme sur les bases ci-après:

- Destination: gare desservant le Camp de DRANCY (S.et O.)

- Passage de la ligne de démarcation: Chalon s/Saône

- Départ des trains à prévoir autant que possible le matin entre 6 et 7 heures

- Matériel à utiliser: voitures de 3° cl. à intercirculation et dans portières latérales.

- Convois prévus:

I er Convoi - Camp de GURS - Gare d'OLORON-Ste. MARIE

- Effectif: 1000 voyageurs et 150 gardes
- Passage à la ligne de démarcation: le 7 Août
- Horaire déjà proposé est accepté.

2° Convoi - Camps de GURS, LE VERNET et TOULOUSE -

- Effectif: GURS..... 700 voyageurs
  LE VERNET.... 200 ---
  TOULOUSE..... 100 ---
  soit 1000 voyageurs et 150 gardes
- Passage à la ligne de démarcation: le 9 Août

3° Convoi - Camp d'AIX-en-PROVENCE -

- Effectif: 800 voyageurs et 120 gardes
- Passage à la ligne de démarcation le 11 Août.

4° Convoi - Camps de RIVESALTES et d'AIX-en-PROVENCE -

- Effectif: RIVESALTES..... 500 voyageurs
  AIX-en-PROVENCE... 300 voyageurs soit 800 voyageurs et 120 gardes.
- Passage de la ligne de démarcation le 13 Août.

Il était en outre précisé:

- que le passage en gare de Marseille devait être évité,
- que la soudure des convois à Toulouse et à Avignon devait être effectuée en dehors de ces gares,
- que les horaires à communiquer au Ministère de l'Intérieur devaient comporter toutes les gares d'arrêt.

Ces dispositions ont été portées à la connaissance du S.C.M. le 28 juillet, en lui demandant de fournir pour le 31 juillet les horaires des trains spéciaux.

Le 29 juillet, de nouvelles modifications étaient demandées par le Ministère de l'Intérieur pour le transport de ces quatre groupes:

- Ordre des convois - Intervertir l'ordre des convois 3 et 4.

3° Convoi - Camps de RIVESALTES et AIX-en-PROVENCE
RIVESALTES..... 500 voyageurs
AIX-en-PROVENCE... 300 -----
soit 800 voyageurs et 120 gardes
Passage de la ligne de démarcation le 11 Août.

4° Convoi - Camp d'AIX-en-PROVENCE -
820 voyageurs et 120 gardes
Passage à la ligne de démarcation le 13 Août.

- Composition des trains - Pour faciliter la surveillance le Ministère nous demandait maintenant que les trains spéciaux soient composés en wagons couverts, à raison de 30 personnes par wagon, 2 voitures de 3° classe pour l'escorte étant incorporées au milieu du train.

L'aménagement des wagons couverts serait assuré par les soins des services de Police.

Par notes en date du 1° Août nous avons informé le S.C.A. et donné les instructions aux D.T. Lyon et Limoges.

Enfin, le 5 Août une nouvelle modification était demandée au convoi N°3. Un élément partant de Toulouse (115 voyageurs + bagages et gardes) devait être dirigé sur Rivesaltes pour être joint à l'élément partant de cette gare.

- Acheminement en retour des escortes -

Les escortes ayant accompagné les 4 convois, ont été acheminées en retour par trains commerciaux:

1° convoi: de Chalon s/Saône à Toulouse
2° convoi: de Chalon s/Saône à Toulouse
3° convoi: de Chalon s/Saône à Montpellier
4° convoi: de Chalon s/Saône à Marseille

D - CONVOI DE RAMASSAGE -

Le 15 Août, un 5° convoi nous était demandé composé de voyageurs provenant de divers camps de la zone libre. Mise en route prévue pour le 23 Août.

Les effectifs indiqués permettaient de prévoir la mise en marche d'un train spécial de FORET St.SIMON au BOURGET DRANCY via Chalon s/Saône, les éléments venant rejoindre le train spécial en des points convenablement choisis.

Ces premiers renseignements étaient modifiés le 17 Août.

Après échange de messages avec le S.C.E. l'horaire du train spécial était donné le 15 Août et les instructions transmises le même jour aux 2 D.T. Régionales qui devaient tracer les marches d'afflux.

Ce train spécial a circulé le 24/25 Août dans de très mauvaises conditions pour les raisons suivantes:

-Embarquement tardif à Caussade,
-Adjonction à AGDE d'une rame non prévue au programme,
-Ravitaillement des voyageurs à Lyon (non prévu).

Un retard de plus de 4 H.30 imputable aux Services locaux de la Police a été ainsi infligé au train spécial.

E - DEUXIEME PHASE DES TRANSPORTS -

Le 4 Août une conférence envisageait, dans les conditions ci-après, une deuxième phase des transports:

- Nombre de voyageurs: environ 11.000 personnes réparties sur le territoire de la Zone Libre et préalablement groupées par voie de terre dans des camps départementaux.

- Il fut décidé que les voyageurs en question des camps départementaux seraient d'abord transportés au Camp de GURS désigné comme Camp de groupement, d'où les trains spéciaux se dirigeraient sur la zone occupée. Un deuxième camp serait éventuellement désigné aux abords de Marseille.

- Il avait été convenu avec le S.C.E. que les transports de regroupement sur le Camp de GURS seraient réglés par nos soins, ceux au départ de ce Camp sur Le BOURGET-DRANCY sur instructions fournies par le S.C.E.

Le 12 Août une deuxième conférence précisait comme suit les conditions d'exécution des transports:

- Date du commencement des transports de regroupement, probablement à partir du 29 ou 30 Août.

- Les convois pourront être acheminés directement sur la zone occupée de certains camps de ramassage, lorsque le nombre de voyageurs rassemblés permettra la constitution d'un ou plusieurs trains spéciaux.

- Le Ministère de l'Intérieur demandera aux Autorités Allemandes de désigner un deuxième point de franchissement de la ligne de démarcation (VIERZON).

- Composition des trains:
Wagons couverts pour les hommes,
Voitures de 3e classe à couloir sans portières latérales pour les femmes, enfants de moins de 15 ans, vieillards, malades et infirmes.

Le 19 Août, troisième conférence au cours de laquelle les renseignements suivants étaient recueillis:

- Centres de regroupement - Effectifs prévus environ 15.000 rassemblés dans les centres de regroupement. Ces effectifs ne pourraient être précisés que le 26 ou 27 Août après les opérations de ramassage des intéressés.

- Points de franchissement de la ligne de démarcation: Vierzon et Chalon sur Saône.

- Organisation des transports - trains spéciaux formés de rames provenant de divers camps, soit formés dans un même camp.

-Matériel à utiliser - celui précisé ci-dessus.

D'ores et déjà, deux convois étaient prévus pour franchir la ligne de démarcation le 29 Août:

I°- convoi formé dans la région Lyonnaise avec les éléments de 2 ou 3 camps,

2°- convoi formé dans la région de Limoges, également avec les éléments de 2 ou 3 camps.

En outre, des horaires pouvaient être prévus au départ des gares ci-après, dans lesquelles des trains spéciaux seraient formés ultérieurement:

Rivesaltes, Cloron Ste.Marie, Fréjus, Le Vernet d'Ariège, Les Milles.

Le 24 Août, quatrième conférence qui précise les points suivants:

- les trains au départ de NEXON et de VENISSIEUX circuleront le 29 courant,

- à partir du 31 août, I train sera mis en marche chaque jour jusqu'à épuisement du contingent.

- les convois qui seront tous à destination du BOURGET-DRANCY, auront en principe, la composition suivante:

3 voitures à intercirculation et sans portières latérales pour environ pour environ 200 personnes
27 wagons couverts pour environ 800 personnes
4 wagons couverts pour bagages
1 voiture pour environ 72 gardes

soit au total 35 véhicules.

- les horaires seront établis de façon que dans les gares de départ, l'embarquement puisse se faire de jour.

- le retour des escortes peut être prévu de manière qu'elles ne quittent les gares de franchissement de la ligne, qu'après le départ des trains spéciaux.

- Il train sera à mettre en marche le 31 Août au départ de Fice St.Roch.

Les horaires demandés pour les trains spéciaux nous étaient donnés le 26 Août par le S.C.R.

Un certain nombre de trains furent mis en marche dans ces conditions.

Le tableau annexe N° 34 indique les transports effectués dans les deux phases des transports I.A.P.T.

Nous avions eu en outre un certain nombre de transports de regroupement à assurer au cours de cette 2° phase sur les camps de la zone libre.

Cet exposé démontre les difficultés auxquelles la D.T. VICHY a du faire face lors de l'élaboration des différents programmes des transports dénommés I.A.P.T. provenant des indécisions des Services du ministère de l'Intérieur d'une part, des changements dans les conditions imposées par les Autorités d'occupation, d'autre part.

TRAVAILLEURS ETRANGERS

Le Service de la main-d'oeuvre indigène, Nord-Africaine et Coloniale du Secrétariat d'Etat au Travail nous demande d'assurer des transports de groupes de travailleurs indigènes mis à la disposition des Régions Militaires.

Ces travailleurs organisés en Compagnies se déplacent avec leurs bagages.

La récapitulation de ces transports produit les chiffres suivants (voir tableau N° 35)

		1940	1941	1942	Total
Etrangers	Nombre de convois	4	3	2	9
	Trains spéciaux	3	1		4
	Effectif total	1650	645	240	2535
Indigènes Coloniaux	Nombre de convois	1	6	4	11
	Trains spéciaux	1			1
	Effectif total	250	1680	1160	3090

T A B L E A U N° 55

RECAPITULATION DES TRANSPORTS D'INTERNES POLITIQUES (Etrangers et Français) PAR VOIE FERREE

Date	Nature du Transport	Origine	Destination	Nombre de trains Conv.	Nombre de trains Spx.	Effectif Transporté
		-- ANNEE 1941 --				
		1°/ - Internés Etrangers				
30 Avril	Internés allemands	Montlovis	Chalon S/S.	1		150
		Vernet d'Ariège	- d°-	1		86
5 Juin	- d° -	- d°-	Vierzon	1	1	775
25 Juil.	- d° -	- d°-	- d°-	1		40
29 Déc.	Etrangers Tuberculeux	Rivesaltes Hoë	Mâcon	1		89
				5	1	1180
		2°/ - Internés Français.				
7 Fév.	Internés Français	La Brillanne	St-Sulpice	1		40
14/15	- d° -	St-Cyr S/Mer	(Tarn)	1		40
	- d° -	La Cadière	Montcharra S/Bréda	1		13
1er Mars	Indésirables escortés	Limoges	Fort Vendres	1	1	40
16 Mars	- d° -	St-Sulpice(Tarn)	- d°-	1		20
	- d° -	Montcharra sur Bréda	- d°-	1		10
	Internés Français	Pierre Buffière	St-Sulpice	1		2
11 Mars	- d° -	Valence	Limoges	1		4
13	- d° -	Vernet d'Ariège	Argelès S/Mer	1		12
16/18 Avr.	- d° -	Thonon-les-Bs.	- d°-	2		16
14/15 A.	- d° -	Vernet d'Ariège	Fort Vendres	1		18
24/25 A.	- d° -	- d°-	- d°-	1	1	43
24 Nov.	Indésirables escortés	- d°-	- d°-	1		10
12 Déc.	- d° -	- d°-	- d°-	1		8
				15	2	2.79
		3°/ - G A R D I E N S				
19 Déc.	Gardiens de la Paix	Gannat	Clermont-Fd.	1		10

T A B L E A U N° 33 (Suite)

RECAPITULATION DES TRANSFERTS D'INTERNES POLITIQUES (Etrangers et Français) PAR CARLINGS

Date	Nature du Transport	Origine	Destination	Nombre de Convois	Nombre de Trains Spx	Effectifs Transportés
	-- A N N E E 1942 --					
	1°/ - Internés Etrangers					
17 Mars	Internés Britanniques	St- Hypolite du Port	La Trinité Victor	1	1	272
	2°/ - Internés Français					
26 Août	Internés Escortés	Sisteron	Marseille	1		30
	- d° -	Castres	- d°-	1		26
18 Nov.	- d° -	St-Sulpice	Sisteron	1		33
	- d° -	- d°-	Potcharra S/B	1		360
	- d° -	St-Paul	Sisteron	1		14
	- d° -	d'Eyjeaux				
	- d° -	- d°-	Pontcharra S/B	1		33
	- d° -	Pontcharra S/B	St-Sulpice	1		335
	- d° -	Sisteron	Pontcharra S/B	1		220
	- d° -	Pontcharra S/B	Sisteron	1		220
25 Nov.	- d° -	Rivesaltes	Cura	1	1	1650
	- d° -	- d°-	Vernet d'Ariège	1		220
	- d° -	- d°-	La Furane	1		330
				12	1	3.472
	3°/ - G A R D I E N S					
6 Janv.	Groupes Mobiles de Gardiens de la Paix	Toulouse	Bergerac	1		218
						+ 17 Wag.
10 Janv.	- d° -	Lyon-Guillotière	Montluçon	1		230
		Perpignan	Châteauroux	1		97
					+ 7	Wag.
		Bonne	- d°-	1		97
					+ 7	Wag.
		Montpellier	- d°-	1		98
					+ 9	Wag.
29 Avril	Gardiens de la Paix	Toulouse	Lille	1		226
				6		965
					+ 63	Wag.

T A B L E A U N° 34

TRANSPORTS I.A.F.T.

Première Phase

Convoi N°	Camp	Date Gare et heure de Départ.	Nombre de Voyageurs	Composition	Passage de la ligne de démarcation	Obsertions
1	Gurs	Oloron Ste-Marie 6/8 à 8.55	1.000	55 K. 2 C. 1 L. bag.	Chalon sur Saône 7/8 6.37/7.25	
2	Gurs	Oloron Ste-Marie 6/8 à 8.55	620	21 K. 1 C. 2 K. bag.	Chalon sur Saône le 9/8 7.02/52	Groupement au Portet St-Simon
	Le Vernet	Vernet d'Ariège 6/8 à 15.25	172	6 K. 1 C. 1 K. bagage 11 K.		
	Toulouse	Le Portet St-Simon 6/8 à 15.13	338	11 K. bagages		
3	Rivesaltes	Rivesaltes le 11/8 à 5.36	600	1 K. 1 C. 11 K bagages	Chalon sur Saône le 11/8 21/21/22.30	Groupement à Sorgues Chat euneu du Pape
	Aix en Provence	Les Milles le 11/8 à 5.00	500	10 K. 1 C. 1 K bagages		
	Toulouse	Le Portet St-Simon le 10/8 à 15.08	115	4 K. 1 C. 1 K bagages		
4	Aix en Provence	Les Milles le 13/8 à 7.45	800	27 K. 2 C. 2 K bagages	Chalon S/S. 15/8 à 17.51 18.41	
5	Rassemblage 13 camps	Le Portet St-Simon le 2?/8 à 5.20	1.443	49 K. 8 K bagages	Chalon sur Saône	via Narbonne, Tarascon et Lyon
		2ème Phase des Transports				
6	Nexon	Nexon 2?/8 à 7.55	500	[illegible]	Vierzon le 29/8 à 11.51 12.15	
7	Venissieux	Venissieux le 29/8 à 7.10	450		Chalon S/S. 29/8 à 10.35 11.23	
8	Nice	Nice St-Roch 31/8 à 5.45	800		Chalon S/S. 31/8 21.10/22.00	

9	Gurs Le Vernet Pauga	Oloron 1/9 à 10.50 Le Vernet 1/9 12.48 Pauga le 1/9 14.19	500 282 160		Vierzon le 12/9 à 4.47/1.25
10	Les Milles Rivesaltes	Les Milles le 2/9 à 8.10 le 1/9 à 19.13	750 250		Chalon S/S. 21/21/22.16 le 2/9
11	St-Sulpice Caussade Montluçon	le 2/9 21.41 le 3/9 11.35 le 3/9 15.54	225 563 380		Vierzon le 3/9 à 21.03/23.45
12	Rivesaltes	le 4/9 à 7.00	1000		Vierzon le 5/9 à 1.51/2.40
13	Rivesaltes	le 14/9 à 7.00	650		Vierzon le 13/9 à 1.51/2.40
14	Villac Le Vernet Rivesaltes	le 21/9 à 20.38 le 21/9 à 20.38 le 21/9 à 14.13	30 30 70		Vierzon le 23/9 à 21.41/23.24	Acheminement par trains commerciaux
15	Rivesaltes	le 28/9 à 17.00	70		Vierzon le 29/9 à 21.41/23.24	Acheminement par trains commerciaux.
16	Rivesaltes	le 7/10 à 17 h	100		Vierzon le 8/10 à 20.41/23.24	- dº-
17	Rivesaltes	le 20/10 à 17h	120		Vierzon le 21/10 à 22.41/23.24	- dº-

Année 1943

(86)

[Extraits de l'« Historique de la Délégation technique SNCF de Vichy]

pour qu'il soit encore possible d'y incorporer les convois de la Croix-Rouge. Ces trains d'acheminement sont remplacés par des trains de jour (1084/1014 au départ de Lyon - 1006 au départ de Châteauroux).

Toutefois à partir du mois de Mars, sur demande instante de la Croix-Rouge, les convois au départ de Lyon sont à nouveau acheminés par train de nuit (tr. 1018/1016).

Par suite des nouvelles facilités accordées pour le franchissement de la ligne de démarcation à partir du mois d'Avril il n'est plus établi de programme de transport et la Délégation Technique n'a plus à intervenir.

Le tableau n° 23 donne la récapitulation mensuelle des transports exécutés.

RESSORTISSANTS ETRANGERS INTERNES POLITIQUES.

SUJETS BRITANNIQUES et AMERICAINS .-

Le Ministère des Affaires Etrangères nous demande le transport en transit d'Italie en Espagne de sujets Britanniques

Ces transports ont lieu par trains spéciaux composés de matériel italien.

Le Ministère de l'Intérieur nous demande le transport de Zône Sud vers Zône Nord d'internés politiques Anglais et Américains.

Ces transports dénommés " BRIAME " sont assurés par trains spéciaux escortés par la Police Nationale.

Le tableau n° 24 donne le relevé de ces transports.

TRANSPORTS D'I.A.P.T. INDESIRABLES DETENUS ETC..

Les transports d'Israélites allemands - Polonais - Tchécoslovaques etc ... se poursuivent en 1943 des Camps de la Zône Sud vers la Zône Nord.

L'acheminement a lieu par trains spéciaux escortés.

Les transports d'indésirables et de détenus changeant de camp en zône Sud nous sont également demandés par le Ministère de l'Intérieur.

Le tableau n° 25 donne le relevé de ces transports.

T A B L E A U N° 24

RELEVE DES TRANSPORTS D'I.A.P.T. ET D'INDESIRABLES FRANCAIS

A N N E E 1943

DATE	NATURE DU TRANSPORT	Origine	Destination	Nombre de : Conv.	Trains spéc.	Effectif Trans.
27/2/43	I.A.P.T. escortés	Oloron-Ste-Marie	La Bourget	1	1	1.050
4/3/43	- d°-	- d°-	Drancy			
10/3/43	Indésirables escortés	Nexon	Cornil	1		70
10/3/43	- d°-	- d°-	Asch	1		2[illegible]
14/3/43	- d°-	- d°-	- d°-	1		26[illegible]
10/10/43	- d°-	Sète	La Furamne	1		70
23/10/43	- d°-	Pierre Buff.	St-Sulpice	1	1	68[illegible]
2/11/43	- d°-	Oloron-Ste-M.	Ax-s/Vienne	1		5[illegible]
19/11/43	Détenus escortés	Marseille	Nîmes	1		
22/11/43	- d°-	- d°-	St-Etienne	1		
22/11/43	- d°-	- d°-	Valence	1		
25/11/43	- d°-	St-Jean-de-M.	Confrenc	1		75
8/12/43	- d°-	Villeneuve-sur-Lot	Voves	1		150
8/12/43	- d°-	- d°-	Nexon	1		100
11/12/43	- d°-	Pontcharra sur-Bréda	La Rochelle	1	1	435
11/12/43	- d°-	Nexon	- d°-	1	1	190
22/12/43	- d°-	St-Sulpice	- d°-	1		53
22/12/43	- d°-	Villeneuve-sur-Lot	Sisteron	1		320
22/12/43	- d°-	Sisteron	Nexon	1		510
29/12/43	- d°-	La Rochelle	Voves	1		120
29/12/43	- d°-	Nexon	Pontcharra S/Br.	1		170
31/12/43	- d°-	Riom	Tenne	1		65

X.

L'état de l'information sur les convois de déportation au printemps 1945

(87)

ISR. UNIVERSE PARIS

P 417

L E S A B S E N T S

Bulletin d'Information de l'Association des Parents et Amis des Familles Françaises Israélites déportées en Allemagne
A.P.A.F.F.I.D.A.
7, Rue Boissac, 7 - LYON

Numéro 1

1er Mars 1945

NOUS NE VOULONS PAS
NOUS NE POUVONS PAS OUBLIER

Vous vous souvenez, n'est-ce pas ? Un jour, vos premiers amis arrêtés, encadrés, emmenés, quelque part dans un camp... Des lettres affolées vous en apportent la nouvelle incroyable.... Conjectures.... motifs réels ou supposés ? Raisons politiques ou raciales ?... Puis le calme hypocrite... et bientôt on entend dire que d'autres amis, d'autres amis d'amis ont suivi le même chemin... Le cercle se resserre et : bientôt nos parents, nos frères, nos soeurs, nos enfant, des familles entières nous sont arrachées, sournoisement, la nuit ou à l'aube.

Nous connaissons tous le scénario; les camions de la police, les sbires tapis dans l'escalier, les coups de sonnette contraires ou même conformes à nos conventions entre intimes, les limousines stoppées à l'angle de la rue... ET peut-être vous qui nous lisez n'avez échappé au pire que par miracle.

C'est l'atmosphère spéciale, la nature spéciale, les raisons spéciales de cette persécution, de cet épuisement méthodique de nos familles qui expliquent d'abord que nous ne voulons pas oublier que nous ne pouvons pas oublier, que nous tentons de rassembler toute la puissance de notre souvenir horrifié, de notre pitié et de notre espoir malgré tout.

Nous pourrions laisser à d'autres le soin exclusif de cette tâche, toute d'honneur et de charité et dont l'objet est le bien être des déportés, et au-delà pour nous-mêmes, la joie de les retrouver. Mais on comprendra aisément que, sans douter des efforts qui sont et qui seront prodigués par ailleurs, nous aussi nous désirions et sans nul esprit de concurrence, unir nos coeurs et nos moyens aux oeuvres humanitaires et patriotiques qui servent le même idéal. Qu'on n'en prenne pas ombrage. Nous ne serons jamais de trop, étant donné ce que nous savons, et étant donné au surplus l'ignorance où nous sommes encore de toutes les calamités qui se sont abattues sur nous.

....

Il eût été aussi assez surpronant que les familles et les amis de ceux qui furent déportés parce qu'ils étaient israélites (la prétendue race, la religion , l'origine seulement se mêlant tour à tour dans ce terme) renonçassent à une appellation qui, si elle n'a pas d'orgueil à leur inspirer, n'a pas non plus de honte à leur infliger, et qui peut même traduire avec éloquence, la stupidité profonde de la haihe barbare qui a fait tant de vides parmi nous .

Il eût été surprenant que nous, familles et amis des déportés français israélites, fussions insensibles à la double et éminente dignité de ceux qui ont été déportés comme français (quand les rangs des étrangers furent épuisés) et comme israélites . Leur courage, leur stoïcisme et nos chagrins sont un nouvel actif, après tout l'actif que les nôtres ont acquis au service de la patrie . Nous n'en voulons tirer ni orgueil ni privilèges; mais ne pas être ici présents, ce serait pour nous signe d'ingratitude et d'injustice . Par les déportations c'est l'âme des familles spirituelles de la France, comme le disait BARRES qui a été plus que sévèrement atteinte . Il importait à l'ennemi que cette famille fût touchée avant les autres, mais au même titre que les autres familles . Nous avons donc le devoir de représenter, dans le coeur endolori des victimes françaises de cette guerre, cette famille française .

Dans cette oeuvre de justice et de charité, toute efficacité ne viendra que de notre union, de notre bienveillance mutuelle . Nous nous associons à toutes les oeuvres similaires , comme nous souhaitons qu'elles s'associent à nous . Par la pitié de tous nous devons trouver des chemins unis. ans cet immense effort, lourd encore d'un immense inconnu l'harmonie triomphera et non la recherche des préséances; Qu'elle soit le signe sous lequel, demain, nos frontières s'ouvriront dans une joie indicible à tous les Français à nos parents, à nos amis libérés du gouffre d'horreur.

C.H.

-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-

OU ONT-ILS ETE DEPORTES

On connaît grâce à la S.N.C.F. les dates des convois de déportation, les gares de départ, les destinations initiales . La quasi totalité des trains d'israélites ont été dirigés sur AUSCHWITZ (Haute-Silésie) d'où la plupart ont dû être conduits dans d'autres camps de Silésie, ou de Pologne .

Ces zones sont maintenant libérées .

A titre documentaire, nous reproduisons cependant les renseignements fournis par la S.N.C.F.

-=-=-=-=-=-=-=-=-=-

Année 1942	Gare de Départ	Destination
27/3	Le Bourget	Auschwitz
5/6	Compiegne	"
22/6	Le Bourget	"
25/6	Pithiviers	"
28/6	Beaune-la-Rolande	"
6/7	Compiègne	"
17/7	Pithiviers	"
19/7	Le Bourget	"
20/7	Angers	"
22/7	Le Bourget	"
24/7	"	"
27/7	"	"
29/7	"	"
31/7	Pithiviers	"
3/8	"	"
5/8	Beaune-la-Rolande	"
7/8	"	"
10/8	Le Bourget	"
12/8	"	"
14/8	"	"
17/8	"	"
19/8	"	"
21/8	"	"
24/8	"	"
26/8	"	"
28/8	"	"
31/8	"	"
2/9	"	"
4/9	"	"
7/9	"	"
9/9	"	"
11/9	"	"
14/9	"	"
16/9	"	"
18/9	"	"
21/9	Pithiviers	"
23/9	Le Bourget	"
25/9	"	"
28/9	"	"
30/9	"	"
4/11	"	"
6/11	"	"
9/11	"	"
11/11	"	"

Année 1943	Gare de Départ	Destination
9/2	Le Bourget-Drancy	Auschwitz
11/2	"	"
12/2	"	Monowitz
13/2	"	Auschwitz
2/3	"	"
4/3	"	Solibar
6/3	"	"
23/3	"	"
25/3	"	"
22/6	Drancy	Birkenau
2 3/6	"	Auschwitz
1 8/7	Bobigny	"
31/7	"	"
31 /7	Drancy	Birkenau
2/9	"	"
2/9	Bobigny	Auschwitz
6/10	Drancy	Birkenau
7/10	Bobigny	Auschwitz
28/10	Bobigny	"
20/11	"	"
7/12	"	"
16/12	Drancy	Monowitz
17/12	Bobigny	Auschwitz
18/12	Drancy	"
Année 1 944		
20/1	Bobigny	Auschwitz
21/1	Drancy	"
3/2	Bobigny	"
3/2	Drancy	Tratykaniew
10/2	"	Auschwitz
7/3	"	"
27/3	"	"
13/4	"	"
29/4	"	"
15/5	"	Memel (?)
23/5	"	Auschwitz
30/5	"	"
? Mai	"	Bergen- Belsen (Hanovre)
23/7	"	?
31/7	"	

LA LIBERATION DES CAMPS

L'annonce de l'entrée des troupes soviétiques en Haute-Silésie a fait naître de l'espoir dans les coeurs des parents de déportés. Nous ne saurions trop recommander à tous de garder le calme et le sang-froid en cette occurence. Des nouvelles exagérées ont été publiées dans la presse, souvent démenties le lendemain. Un laps de temps assez long doit s'écouler avant de connaître tous les noms de ceux qui auront été délivrés. Nous connaissons trop la barbarie allemande pour nous réjouir avant d'avoir obtenu des renseignements indiscutables auprès des sources officielles.

Dès que nous le pourrons, nous diffuserons les listes qui auront été établies, et qui présenteront un caractère d'authenticité indiscutable. Nous avons demandé communication de ces listes au Ministère des Prisonniers et déportés. De même nous avons demandé à la Croix-Rouge Suisse de bien vouloir nous communiquer les listes des déportés français qui auraient été ramenés sur le sol helvétique (une information diffusée par la Radio à ce sujet n'a encore pas été confirmée à la date de composition de ce présent bulletin).

-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-

INFORMATIONS DIVERSES

I. - Carte de légitimation. - Les services du Ministère des Prisonniers et déportés étudient l'établissement d'une carte de légitimation de parents de déportés. Nous pensons pouvoir donner toutes précisions utiles dans notre prochain bulletin.

II. - Recensement. - Les services Ministériels ont fait procéder enfin au recensement par les mairies des déportés fusillés ou disparus. Les questionnaires que nous avons vus présentent deux lacunes importantes : on ne demande ni la nationalité des déportés, ni la cause de l'arrestation (résistance, otages, israélites, etc ...)

Il importe de répondre à ce recensement qui donne en partie satisfaction au premier point de notre programme. Rappelons que notre initiative de recenser nos déportés est antérieure de près de deux mois à la décision officielle.

-=-=-=-=-=-=-=-=-

CEUX QUI DONNENT LEUR SANG POUR ABATTRE LES NAZIS ET LIBERER 2 MILLIONS ET DEMI DE FRANCAIS DU JOUG ALLEMAND

Nous prions tous nos membres de nous faire connaître les noms de leurs parents qui ont donné leur vie pour la libération de la France et pour le sauvetage des 2 Millions et demi de Français encore esclaves des Nazis.

Nous serions heureux de connaître aussi pour les publier dans notre bulletin tous les actes d'héroïsme de ceux des leurs qui auront été décorés à titre militaire au cours de combats dans les campagnes d'Afrique, d'Italie, de France et d'Allemagne dont la conclusion victorieuse sera la libération de tous les Français détenus en Allemagne .

-=-=-=-=-=-=-

LA VIE DE NOTRE ASSOCIATION.

Constitution. -

Notre Association a été créée le 26 Janvier 1945 à LYON au cours d'une réunion à laquelle assistaient une centaine de personnes déplorant toutes la déportation de membres de leurs familles .

Le bureau provisoire élu à mains levées a été composé comme suit :

Président : Docteur Marcel BERNHEIM, Médecin des Hôpitaux
Vice-Présidents : MM. Robert MOISE, Ingénieur
Roger NETSON, Avocat à la Cour
Secrétaire-Général : M. Georges FEIGE, négociant
Secrétaires : Mme SCHONBERG
Mme Yvan HAAS
Trésorier : Mr. Robert SCHWAB, négociant

Un conseil de direction provisoire a été formé comprenant en plus du bureau :

Mme BLOCH
Mme LEVY-KIEFE
Mme Gaston WOLFF - Mme Eugène SIMON
Mr. HAGENAUER, professeur agrégé de lettres
Mme Lazare GOUGENHEIM, industriel
Mr. Robert CERF , Industriel
Mr. FRANK , Industriel
Mr. Jacques DREYFUS.

Il a été précisé que les efforts du bureau devront tendre vers la fédération avec tous les groupements d'origine familiales existants ou qui secréeraient ultérieurement, ayant des buts analogues à ceux de notre association. Notre action charitable s'exercera sans exclusivité en faveur de tous les israélites et profitera à tous les déportés en général, dans le cadre des organisations placées sous le contrôle du gouvernement français .

Dépôt des Statuts . -

Conformément à la loi , nos statuts ont été déposés à la Préfecture du Rhône, le 30 Janvier 1945 et publication en a été faite au Journal Officiel.

Siège - Permanence . -

La Fédération des centres d'entr'aide aux déportés politiques a mis gracieusement à notre disposition une partie de son local 7 Rue Boissac à LYON, où notre siège a été déclaré . Une permanence y est organisée tous les jours ouvrables de 15 à 17 H.

Contacts avec les pouvoirs publics . -

Des démarches ont été faites auprés des pouvoirs publics pour nous faire connaître . Nous avons reçu un accueil particulièrement compréhensif auprès de Monsieur le Préfet du Rhône qui nous a donné l'assurance de son bienveillant appui .

Relations entre les membres et le Bureau . -

Dans l'intérêt de tous, envoyez-nous vos suggestions, posez-nous toutes les questions auxquelles vous vous attachez particulièrement .

Vous recevrez soit une réponse individuelle soit une réponse collective par la voie du bulletin.

De plus, vous ne devez pas cesser de mettre, au service de cette oeuvre, votre Activité et votre Appui constants .L'efficacité de son action dépendra du NOMBRE DES ADHERENTS et de son CARACTERE, non pas local, mais NATIONAL.
REPANDRE NOS IDEES ET NOS BUTS AUTOUR DE VOUS, VOIR ET ECRIRE A TOUTES VOS RELATIONS PROCHES ET LOINTAINES, OBTENIR DE CELLES-CI QU'ELLES ORGANISENT A LEUR TOUR LA MEME DIFFUSION, AMORCER OU CREER DES NOYAUX dans d'autres cités françaises, voilà ce que vous devez faire immédiatement car le temps presse .

Notre Secrétariat est installé, 7 Rue Boissac. Il est prêt à coordonner vos efforts et il tient à votre disposition tous les documents et imprimés nécessaires .
Permanence chaque jour de 15 H. à 17 H.

Secrétariats régionaux . -

Dès que s'est créé dans une localité ou dans une région, un groupement suffisant d'adhérents, il importe que soit choisi parmi eux, un Secrétaire régional.

Celui-ci s'étant mis en rapport avec le Secrétariat général, recevra aussitôt toutes les directives nécessaires à son action.

-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-

AVIS IMPORTANT - Le Bureau de notre Association recherche des dames ou des jeunes filles de bonne volonté. :

1º) pour participer à l'organisation et au développement d'un service d'Aide matérielle "collecte d'objets d'habillement, ouvroir, constitution et entretien de stocks de marchandises etc..."

2º) Pour accueillir ultérieurement dans les gares de Lyon, les déportés à leur retour.

Prière d'écrire ou de se faire inscrire à notre Siège.

MINISTÈRE DE LA GUERRE

ÉTAT-MAJOR DE L'ARMÉE

5e BUREAU

Secret

Documentation sur les camps et prisons de déportés politiques et raciaux

[Allemands]

440

Lire attentivement l'Avant-propos avant d'utiliser cette brochure

Documentation sur les camps et prisons de déportés politiques et raciaux

AVANT-PROPOS

Le présent document a pour but de permettre aux officiers et sous-officiers préposés au Contrôle du rapatriement, d'interroger efficacement ceux qui se déclarent déportés politiques ou raciaux.

Il est apparu qu'un assez grand nombre de rapatriés cherchent à se faire passer pour déportés politiques afin de bénéficier des différents avantages matériels et moraux qui sont accordés à cette catégorie de rapatriés.

Il est indispensable de déceler les imposteurs en posant des questions précises dont les éléments sont contenus dans cette brochure.

Chaque déporté politique doit répondre aux questions établies dans le questionnaire général, page 3.

Il doit en outre être interrogé d'après les questionnaires particuliers établis pour tous les camps sur lesquels des renseignements ont pu être recueillis.

Les camps et les prisons sont classés dans cette brochure par ordre alphabétique, d'après le nom de la ville la plus proche.

Une annexe donne la date et le lieu de départ des convois de déportés vers l'Allemagne. Cette liste est presque complète et permettra souvent de contrôler efficacement les déclarations des rapatriés.

Le fait d'avoir répondu d'une façon satisfaisante à toutes les questions proposées n'implique d'ailleurs pas obligatoirement la bonne foi de l'individu interrogé.

En effet, des miliciens sont venus dans des camps et ont interrogé longuement certains déportés sur leur identité, leur vie, les circonstances de leur capture, en vue probablement de se substituer à eux au moment du rapatriement.

Dans ce cas c'est l'intuition et le « flair » de l'interrogateur qui, seuls permettront de dévoiler la supercherie.

Les interrogateurs doivent en outre se souvenir toujours que les Allemands ont vidé les prisons françaises de tous les détenus de droit commun, qu'ils les ont envoyés en Allemagne soit dans des prisons soit dans des camps où ils étaient souvent mêlés à des déportés politiques. Il est extrêmement important de découvrir ces

individus qui, pour la plupart, ont encore des comptes à rendre à la justice française.

Un préjugé défavorable pèsera sur ceux qui ont été incarcérés dans les prisons allemandes, les détenus de droit commun ayant été dirigés par les Allemands plutôt vers les prisons que vers les camps.

Il a été observé maintes fois que les déportés politiques sont interrogés trop brièvement par le contrôle militaire. La fatigue qui se lit sur leur visage et la légitime sympathie qu'ils inspirent font qu'on n'ose pas les importuner.

Or il faut être pénétré de cette idée que le sentiment ne doit sous aucun prétexte gêner l'efficacité de la Sécurité Militaire.

Les déportés politiques d'ailleurs le comprendront facilement s'il leur est expliqué en quelques mots que le contrôle auxquel ils sont soumis n'est pas une brimade, mais qu'il s'opère dans leur propre intérêt puisqu'il empêche des brebis galeuses de profiter indûment de la considération et de la reconnaissance dont bénéficient les martyrs de la Patrie.

Les renseignements qui ont servi à constituer cette documentation ont été établis d'après l'interrogatoire d'évadés ou de rapatriés. Ils ont donc une bonne valeur, mais quelques erreurs pourront être relevées. Ces erreurs lorsqu'elles seront manifestes devront être signalées au 5e Bureau E. M. A.

EXEMPLE D'INTERROGATOIRE

I. — *Demande :* « A quel camp étiez-vous ? »

Réponse : « Buchenwald ».

II. — *Posez les 25 questions du questionnaire général, page 3.*

1° Quand et où avez-vous été arrêté ?

2° Pour quels motifs ?

3° Etc..., etc...

9° « Quand êtes-vous parti de France ? » La réponse devra être confrontée avec l'annexe, page 43, intitulée « Liste des convois de déportés français partis de France ».

10° Etc..., etc...

III. — *Ouvrez la brochure à la rubrique « Buchenwald » et posez les 11 questions :*

1° Quel numéro matricule vous a été attribué à Buchenwald ?

2° Quelle est la position géographique de Buchenwald ?

3° Etc..., etc...

QUESTIONNAIRE GÉNÉRAL

(Questions à poser à tous ceux qui se disent déportés politiques ou raciaux)

DEMANDES	RÉPONSES
1° *Quand et où avez-vous été arrêté ? (Citez témoins)*	
2° *Pour quels motifs ?*	
3° *Par qui ? Gestapo, Milice, Police française*	
— *Nombre*.....	
— *Tenue*.....	
— *Circonstances*	
4° *Aviez-vous fait de la résistance ?*	
5° *De quelle organisation faisiez-vous partie ?*..... *Quel était votre pseudo ?*....	Les réponses doivent être rapides et précises.
6° *Le nom de vos chefs dans l'organisation ?*.....	
7° *Avez-vous été jugé ? Où ?.*	
8° *Où avez-vous été emprisonné ?*.....	
— *Combien de temps ?*..	
— *Lieux successifs d'incarcération*	
9° *Quand êtes-vous parti de FRANCE (Drancy ou Compiègne, par ex.) ?*.....	Confrontez avec la liste des départs des convois, page 43.
10° *Importance du convoi*....	
11° *De quelle nationalité étaient les déportés ?*	
12° *Étaient-ce des déportés raciaux ? politiques ? de droit commun ?*.....	
13° *Le convoi comportait-il des femmes et des enfants ?*.....	
14° *Comment étiez-vous gardé durant le trajet ?*.....	—
15° *Où avez-vous été conduit à l'arrivée au camp ?*.....	
16° *Avez-vous reçu des lettres ? Montrez-les*.....	
17° *Votre numéro matricule ?.*	—
18° *Comment portiez-vous votre numéro matricule ?*.....	Sur une bande rectangulaire de tissu cousue sur le vêtement, un triangle avant le numéro.

19° *Quelle était la couleur de votre triangle ?*	Rouge : Déporté politique.
20° *Quelle est la signification des couleurs du triangle ?* ...	Vert : Criminel, droit commun. Noir : Évadés du travail, souteneurs. Rose : Homosexuels; prostituées. Violet : Objecteur de conscience. *Nota.* — Ces renseignements sont valables jusqu'à la fin de 1944, par la suite les Allemands n'ont plus respecté ces distinctions.
21° *Déportés Israélites, quel signe portiez-vous à côté du Numéro matricule ?*	Une étoile de 2 couleurs : Le 1er triangle jaune. Le 2e triangle rouge, vert noir, violet, avec même signification que ci-dessus.
22° *Qu'est-ce qu'un Kapo ?*..	Un détenu ayant des fonctions officielles de direction à l'intérieur du camp.
23° *Qu'est-ce que le Stubendienst ? (prononcer Stoubeunedinnst)*	Service du bloc dans le camp. 10 personnes en général.
24° *Qu'est-ce que le Pfleiger ? (prononcer Pflaigueur)*	Le médecin du bloc.
25° *Qu'est-ce que le Schreiber ? (prononcer le Schraibeur)*.....	Le secrétaire du bloc.

AACHEN (prison)

Position géographique? — Près de la frontière belge et hollandaise et 35 km. à l'Est de Maastricht et de Liége.

AICHACH

Position géographique? — à 25 km. à l'Est d'Augsbourg et 60 km. au N.-O. de Munich.

AKEN (prison)

Position géographique? — à 40 km. au S.-E. de Magdebourg — 10 km. à l'Ouest de Dessau.

ALLACH

Position géographique? — 3 km. de Munich.
De quel camp dépendiez-vous? — de DACHAU.
Genre de travail? — Construction des Usines B. M. W. 2.
Distance de l'Usine au camp? — 5 km.

ALT-BEELITZ

Position géographique? — 80 km. à l'Est de Kustrin-sur-Oder et 50 km. à l'Est de Landsberg — près de Driesen — sur la Netze.

ALTENBURG

Position géographique? — 55 km. S. E. de Naumburg et 50 km. au Sud de Leipzig — 35 km. au N.-O. de Chemnitz.

ALTENKIRCHEN

Position géographique? — 35 km. au N. de Coblence — 35 km. à l'Est de Bonn.

ALTKIRCH

Position géographique? — 10 km. au Sud de Mulhouse.

AMBERG (prison)

Position géographique? — 45 km. à l'Est de Nuremberg — Près de Sulzbach.

ANKLAM (prison)

Position géographique? — 55 km. au N.-O. de Stettin.

ANNABERG

Voir ST-ANNABERG.

ANRATH (prison)

Position géographique? — Rive gauche du Rhin — 17 km. à l'O. de Dusseldorf; entre Krefeld et M. Gladbach.
Régime du travail? — Travail dans la prison sur des câbles d'aviation, travaux agricoles et usine de biscuiterie.

ASPERG (prison)

Voir HOHENASPERG.

AUGSBOURG (prison)

Position géographique? — Sur la rivière Lech — 60 km. à l'O. de Munich.

AUSCHWITZ

Position géographique? — 40 km. O. de Cracovie — rive droite de la Vistule.
Y avait-il des femmes, des enfants? — 10 à 15.000 femmes.
Y avait-il des juifs? — La majorité des détenus.
Comment portait-on le numéro matricule? — Tous les déportés avaient leur N° tatoué.
Montrez votre tatouage? — Au-dessus du sein gauche pour le 1er convoi (N° 27.000 à 28.000).
Base interne de l'avant-bras gauche ou face interne du biceps gauche.
Genre de travail au Lager IV? — Usine I G B Farben (1944).
Date de l'évacuation du camp? — Janvier 1945.
Nom du grand camp de déportés voisin d'AUSCHWITZ? — BIRKENAU à 3 km.

BABELSBERG

Position géographique? — Banlieue S. O. de Berlin — Près de Potsdam.

BAD-EMS

Position géographique? — 10 km. à l'E. de Coblence — Sur la rivière Lahn.

BADEN-BADEN

Position géographique? — 35 km. à l'E. de Haguenau. — Rive droite du Rhin.
Quelle sorte de dépôt y avait-il près du camp? — Un dépôt de munitions.
Le nom du Chef du camp? — Major BURNCKELL.
Le nom de l'homme de confiance français? — PRÉVOST François.

BAD-HOMBURG (prison)

Position géographique? — 10 km. de Francfort-sur-le-Main.

BAD-KREUZNACH

Position géographique? — 8 km. au Sud de Bingen-am-Rhin. — Sur la rive gauche du Rhin.
Régime? — C'est un camp de passage. Le régime n'y est pas trop dur.

BAD-LIEBENZELL (prison)

Position géographique? — 20 km. au Sud de Pforzheim — 30 km. à l'O. de Stuttgart.

BAD-SCHWARZBACH

Position géographique? — Camp voisin du camp de Reibnitz au Sud de Bunzlau et au S. E. de Görlitz.

BARTH

Position géographique? — Poméranie.
Genre de travail? — Usine Heinckel.

BAUSCHDORF

Voir BAUSCHWITZ.

BAUSCHWITZ

Position géographique? — 60 km. à l'E. de Francfort-sur-Oder et 50 km. au S.-E. de Kustrin.

BAUTZEN

Position géographique? — Camp mixte à 45 km. à l'Est de Dresde (Saxe) et 40 km. à l'O. de Görlitz.

BAYREUTH St-GEORGEN (prison)

Position géographique? — 40 km. E. de Bamberg — 50 km. N.-E. de Nuremberg.
Genre de travail? — Transformation des vareuses des soldats allemands tués sur le front russe.
Date de l'évacuation de la prison? — 28 Mars vers AMBERG.

BEERFELDEN

Position géographique? — 35 km. au Sud de Francfort-sur-le-Main — 35 km. à l'Est de Mannheim.

BENTKAU (prison)

Position géographique? — Banlieue de Breslau.

BERGEDORF

Voir HAMBOURG-BERGEDORF.

BERGEN-BELSEN

Position géographique? — 20 km. au N. de Celle — 40 km. au N. de Hanovre.
Y avait-il des juifs? — La grande majorité.
Était-ce un camp d'hommes ou de femmes? — Il y avait des hommes, femmes et enfants.
Les détenus étaient-ils groupés par nationalités? — Oui :
Block 1 groupe polonais.
— 7 — Ibérique.
— 13 — Hollandais.
Pouvait-on communiquer entre les blocs? — Non. — Ils étaient séparés par des barbelés.
Y a-t-il eu des épidémies? — Typhus.
Par qui avez-vous été libérés? — Les Anglais.
Quand? — 15 Avril 1945.

BERGKAMEN

Position géographique? — 10 km. à l'Ouest de Bochum. 25 km. au Sud de Munster (Westphalie.)
Origine des détenus? — Femmes juives.
Date de l'évacuation du camp? — Mars 1945.

BERGSTADT

Position géographique? — 15 km. au S.-O. de Gross-Strehlitz — 15 km. au S.-E. de Krappitz-sur-Oder — Haute-Silésie.

ANNEXE

Liste des convois de déportés français partis de France

Date du départ	Nombre	Destination
DÉPART D'ARRAS		
1er Septembre 1944		WEIMAR-BUCHENWALD.
DÉPART DE BELFORT		
26 Juillet 1944.		NATZWILLER; DACHAU;
29 Août 1944.	1.400	NEUENGAMME.
		NEUENGAMME.
DÉPART DU CHERCHE-MIDI		
8 Août 1942.		GRAUDENZ.
DÉPART DE COMPIÈGNE		
6 Janvier 1942.	1.200	AUSCHWITZ.
27 Mars 1942.	1.206	AUSCHWITZ (30 Mars).
5 Juin 1942.		
6 Juin 1942.	1.260 H	AUSCHWITZ (50 par wagon).
5 Juillet 1942.		AUSCHWITZ.
6 Juillet 1942.		ORANIENBURG.
16 Janvier 1943.	1.200	BUCHENWALD.
17 Janvier 1943.	2.400	BUCHENWALD.
24 Janvier 1943.	1.800	DACHAU.
7 Mars 1943.	50	SARREBRUCK (train cellulaire).
28 Mars 1943.		ORANIENBURG - SACHSENHAUSEN.
Mars 1943.	12.000	BUCHENWALD.
23 Mars 1943.		BUCHENWALD.
18 Avril 1943.	1.200	MAUTHAUSEN.
28 Avril 1943.	1.200	BUCHENWALD.
27 Juin 1943.	1.500	BUCHENWALD.
16 Août 1943.	1.500	BUCHENWALD. (5 fusillés en route).
21 Janvier 1944.		BUCHENWALD-DORA.
25 Janvier 1944.	1.600	(100 par wagon).
26 Janvier 1944.	1.200	WEIMAR; SWIBERG.
29 Janvier 1944.	1.600	BUCHENWALD.
29 Janvier 1944.	960 femmes	RAVENSBRUCK.
18 Février 1944.		MAUTHAUSEN.
18 Février 1944.	1.050	BUCHENWALD.

Date du départ	Nombre	Destination
22 Mars 1944.		MAUTHAUSEN.
Début Avril 1944.	1.000	BUCHENWALD.
6 Avril 1944.	1.864	MAUTHAUSEN (8 Avril).
19 Avril 1944.	2.000	WEIMAR (120 par wagon).
27 Avril 1944.	1.675	AUSCHWITZ.
10 Mai 1944.	900	BUCHENWALD.
11 Mai 1944.	2.200	BUCHENWALD.
12 Mai 1944.	3.000	DORA.
13 Mai 1944.	2.300	BUCHENWALD (168 morts à l'arrivée).
22 Mai 1944.	2.000	NEUENGAMME
2 Juin 1944.	2.400	DACHAU.
3 Juin 1944.		HAMBOURG (6 Juin) puis NEUENGAMME.
4 Juin 1944.	2.000	HAMBOURG-NEUEN - GAMME.
4 Juin 1944.	2.000	HAMBOURG - NEUEN-GAMME (130 par wagon).
3 Septembre 1943.		WEIMAR.
5 Septembre 1943.	1.000	BUCHENWALD. Jeunes arrêtés à la frontière espagnole et des officiers.
15 Septembre 1943.	1.050	BUCHENWALD.
17 Septembre 1943.	1.200	BUCHENWALD
19 Septembre 1943.	1.000	BUCHENWALD.
28 Octobre 1943.		WEIMAR (25 évadés).
30 Octobre 1943.	1.000	BUCHENWALD (hommes récemment arrêtés cheminots et étudiants de Clermont-Ferrand).
2 Décembre 1943.	1.100	BUCHENWALD.
14 Décembre 1943.		WEIMAR (130 par wagon).
16 Décembre 1943.	1.000	BUCHENWALD.
7 Janvier 1944.		
9 Janvier 1944.	1.000	BUCHENWALD (120 par wagon).
15 Janvier 1944.	2.000	BUCHENWALD
16 Janvier 1944.	1.200	BUCHENWALD
17 Janvier 1944.		WEIMAR.
19 Janvier 1944.	2.000	BUCHENWALD (130 par wagon).
24 Janvier 1944.	2.000	BUCHENWALD.
27 Mars 1944.		AUSCHWITZ
26 Avril 1944.		AUSCHWITZ; BUCHENWALD.
27 Avril 1944.		AUSCHWITZ; BUCHENWALD; BERGEN - BELSEN.
1er Mai 1944.		AUSCHWITZ; BUCHENWALD.
10 Juin 1944.		
11 Juin 1944.		

Date du départ	Nombre	Destination
18 Juin 1944.	2.000	DACHAU (100 par wagon).
27 Juin 1944.	2.400	DACHAU, 934 morts.
28 Juin 1944.		DACHAU (2 Juillet).
2 Juillet 1944.	2.400 hom.	DACHAU(800 morts ou fous)
15 Juillet 1944.	1.800	NEUENGAMME (362 otages + 1.500 résistants).
16 Juillet 1944.	1.500 hom.	BIRKENAU.
17 Juillet 1944.		BUCHENWALD-SCHONEBECK.
18 Juillet 1944.	2.000	DACHAU (100 par wagon).
28 Juillet 1944.	2.000	NEUENGAMME.
30 Juillet 1944.	1.200	BUCHENWALD (130 par wagon).
Début Août 1944.	1.000	BUCHENWALD.
15 Août 1944.	2.000	RAVENSBRUCK (hommes et femmes 21 Août).
13 au 17 Août 1944.		WEIMAR.
17 Août 1944.	1.200	MAUTHAUSEN 21 Août.
18 Août 1944,		DACHAU
22 Août 1944.	1.000	BUCHENWALD (tous ceux qui n'avaient pas été libérés à l'approche des armées alliées.)

DÉPART DE DOUAI

6 Mars 1944.	31 enfants déportés à ZEILEN RODA.	GROSSBREITENBREN puis EBERSDORF.

DÉPART DE DRANCY

20 Juin 1942.		
21 Juin 1942.		
22 Juin 1942.		AUSCHWITZ
25 Juin 1942.		
18 Juillet 1942.		
22 Juillet 1942.		
24 Juillet 1942.		
27 Juillet 1942.		
29 Juillet 1942.		
23 Août 1944.		
18 Août 1942.		GAGALIN et ORMUF.
9 Septembre 1942.		ANNABERG (13 Septembre), 80 par wagon.
11 Septembre 1942.		
22 Septembre 1942.		
23 Septembre 1942.		
28 Septembre 1942.		
3 Novembre 1942.		LIEPZIG
9 Novembre 1942.		BUCHENWALD.
4 Février 1943.		AUSCHWITZ

Date du départ	Nombre	Destination
10 Février 1943.		
11 Février 1943.		
13 Février 1943.		
17 Février 1943.		
6 Mars 1943.		
21 Mars 1943.		
25 Mars 1943.		
13 Avril 1943.	1.500	BIRKENAU *Via* BLECHHAMMER et GROSSROSEN.
23 Avril 1943.		
23 Juin 1943.		
18 Juillet 1943.	1.500	BIRKENAU, assez bon voyage.
31 Juillet 1943.		
2 Septembre 1943.		BIRKENAU-AUSCHWITZ.
3 Septembre 1943.		AUSCHWITZ.
7 Octobre 1943.		MONOWITZ.
10 Octobre 1943.		
27 Octobre 1943.		
28 Octobre 1943.		
20 Novembre 1943.		
17 Décembre 1943.	1.000	AUSCHWITZ, hommes, femmes et enfants.
19 Janvier 1944.		
20 Janvier 1944.	1.200	MONOWITZ.
2 Février 1944.		
3 Février 1944.		
7 Février 1944.	1.700	AUSCHWITZ. 400 femmes, 100 enfants.
7 Mars 1944.		AUSCHWITZ.
27 Mars 1944.		
5 Avril 1944.		AUSCHWITZ.
13 Avril 1944.		AUSCHWITZ.
15 Mai 1944.		
19 Mai 1944.	1.500	BIRKENAU femmes et enfants, 60 par wagon.
30 Mai 1944.		
20 Juin 1944.		
30 Juin 1944.	1.200	AUSCHWITZ-MONOWITZ et BIRKENAU (juifs, hommes, femmes et enfants).
30 Juillet 1944.		
31 Juillet 1944.		
31 Août 1944.	1.400	AUSCHWITZ-DACHAU. BIRKENAU (3 Septembre).

DÉPART DE FORT-BARREAU

Début Juillet 1944.	500 hom.	BUCHENWALD. (personnes venant des Bouches-du-Rhône).

Date du départ	Nombre	Destination
DÉPART DE FRESNES		
9 Octobre 1942.		HINZERATH (Trèves).
6 Novembre 1942.	56 pers.	NEUBREMEN.
6 Novembre 1942.		HINZERATH (Trèves). Camp N N.
20 Septembre 1943.		SAARBRUCK; MAUTHAUSEN; VIENNE; WIENERNEUDORF.
6 Décembre 1943.	53 pers.	NEUBREMEN puis DACHAU.
17 Janvier 1944.	2.000	BUCHENWALD (150 par wagon).
Mai 1944.		LAUVEN (Silésie).
19 Mai 1944.		
2 Juillet 1944.		DACHAU.
6 Juillet 1944.		RAVENSBRUCK ; MAUTHAUSEN,
30 Juillet 1944.		BUCHENWALD.
10 Août 1944.		KARLSRUHE (12 Août).
15 Août 1944.	1.500	WEIMAR (300 jeunes).
DÉPART DE LYON		
14 Août 1944.	500 hommes	NATZWILLER.
DÉPART DE MONTBÉLIARD		
16-18 Sept. 1944.	100	HEILBRONN.
DÉPART D'ORLÉANS		
6 Avril 1944.	1.800	120 par wagon.
DÉPART DE PITHIVIERS		
18 Juin 1942.	1.000	AUSCHWITZ
24 Juin 1942.		
20 Septembre 1942.		
DÉPART DE ROMAINVILLE		
29 Août 1943.		RAVENSBRUCK.
28 Septembre 1943.		SAARBRUCK; MAUTHAUSEN; LEBNITZ; PEZGAU.
2 Mars 1944.	50 femmes	RAVENSBRUCK
6 Mars 1944.		AIX-LA-CHAPELLE; DUSSELDORF - HANOVRE; HAMBOURG; RAVENSBRUCK; MAUTHAUSEN.
15 Avril 1944.	50 femmes	AIX-LA-CHAPELLE.

XI.

Le paiement des transports de déportation

89

PRÉFECTURE RÉGIONALE
DE NICE

INTENDANCE DE POLICE

CABINET

N° FR/Pol.Cab.

ÉTAT FRANÇAIS

LE CONSEILLER D'ETAT, PREFET REGIONA

REQUIERT :

la S.N.C.F. de mettre à sa disposition pour un transport de NICE à RIVESALTES :

3 compartiments de voyageurs

pour transporter 20 personnes se décomposant comme suit :

escorte :	5
hommes :	I3
femmes :	2
	20

La dépense sera réglée par mémoire en la forme habituelle.

NICE, le II Novembre 1942

Le Préfet Régional,
L'Intendant de Police :

MINISTERE DE L'INTERIEUR
REGION DE POLICE
LE PREFET REGIONAL

90

PC/JE

Questions Juives

le CHEF de GARE PRINCIPAL

Gare Saint-Jean

J'ai l'honneur de vous confirmer l'entretien que vous avez eu récemment, avec mon Représentant, au sujet de la location pour le 18 Juillet courant, de wagons de voyageurs nécessaires au transport d'environ 200 personnes.

Il conviendra d'ajouter à ces wagons un fourgon de marchandises.

Le lieu de destination du convoi est Drancy.

Je vous serais obligé de prendre toutes dispositions utiles afin que le convoi puisse partir dans l'après-midi du 18 Juillet.

Pour le Préfet Régional
Le Secrétaire Général,

(91)

Il s'agit des trains transportant les 4000 enfants juifs raflés avec leurs parents le 16 juillet 1942 (Vel d'Hiv.) et transférés dans les camps du Loiret avant leur déportation à Auschwitz via Drancy.

Etat-Major
1er Bureau B
N° 1319

25 juillet 1942

Le Préfet de Police
Direction de la Police Municipale
à M. le Directeur de la S.N.C.F.
(Service Commercial)

J'ai l'honneur de vous confirmer l'entretien que M. Guidot, commissaire à l'Etat-Major de ma Division a eu le 22 courant avec M. Jouenne.

Sur instruction de l'Autorité occupante, nous avons opéré plusieurs transports d'Israélites :

1) Le 19 juillet 2 trains spéciaux de chacun 1 000 Juifs environ ont été dirigés de Paris-Austerlitz sur Pithiviers et Beaune-la-Rolande (1).

2) Le 20 juillet, mêmes transports (2).

3) Le 21 juillet les 2 trains sont allés à Pithiviers (3).

4) Le 22 juillet un seul train de 1 000 a été dirigé sur Pithiviers (4).

Les Juifs ont voyagé dans des wagons couverts. Ils étaient escortés par 1 officier et 24 gendarmes, qui ont pris place dans des voitures de 3e classe et qui, chaque fois, ont regagné Paris avec le matériel vide.

Je ne puis vous indiquer le nombre exact de wagons couverts utilisés pour chacun de ces voyages mais je pense que le service central des mouvements de votre société sera à même de vous communiquer ces renseignements.

5) Le 19 juillet un train spécial mis en marche à la demande de l'Autorité occupante et partant de la gare du Bourget-Drancy à 8 h 55 a transporté jusqu'à Novéant un certain nombre de Juifs. Ces derniers étaient escortés par 1 officier et 24 gendarmes.

6) Les 22 et 24 juillet, même opération, mais l'escorte était composée par 1 officier et 33 gendarmes.

7) Le même transfert aura lieu le 27 juillet.

Je vous serais obligé de bien vouloir facturer les différents transports de l'escorte et éventuellement ceux des Juifs à destination de Pithiviers et Beaune-la-Rolande au Ministère de l'Intérieur.

Le Directeur de la Police Municipale.

(1) en fait 1 073 et 1 111 personnes.
(2) en fait 1 151 et 1 114 personnes.
(3) en fait 1 143 et 1 149 personnes.
(4) en fait 877 personnes.

(92)

[1]21861
SNCF
Service commercial
54, bd Haussmann
Paris 9ème

15 septembre 1942

Mr le Préfet délégué du Loiret

Monsieur le Préfet,

À la demande de vos services, les quatre trains spéciaux ci-après ont été mis en marche par la SNCF pour le transfert d'Israélites en Allemagne:

le 31 juillet 1942 de Pithiviers à Arnaville-Transit (Novéant)
le 3 août 1942 de Pithiviers à Arnaville-Transit (Novéant)
le 5 août 1942 de Beaune-la-Rolande à Arnaville-Transit (Novéant)
le 7 août 1942 de Beaune-la-Rolande à Arnaville-Transit (Novéant)

Ces trains ayant circulé pour le compte des autorités d'occupation, celles-ci en effectueront le règlement comme elles le font pour ceux qui sont mis en marche au départ de la gare du Bourget-Drancy. Toutefois, le transport de l'escorte française d'accompagnement reste à la charge de l'État français et fait l'objet de factures spéciales que nous adressons au ministère de l'Intérieur (direction du Personnel, du Matériel et de la Comptabilité) lorsqu'il s'agit de trains partant de la région parisienne.

En ce qui concerne les trains ci-dessus désignés, nous nous proposons d'établir les factures d'usage relatives aux voyages des escortes et, dans ce but, nous vous serions obligés de nous faire connaître la composition de ces dernières (nombre d'officiers et de gendarmes) et le trajet effectué par chacune d'elles, tant pour rejoindre le train à la gare de départ que pour revenir ensuite à son point initial de déplacement.

Par ailleurs, nous vous serions obligés de nous dire si ces factures devront vous être adressées pour règlement ou si nous devrons les envoyer aux services du ministère de l'Intérieur mentionnées ci-dessus.

Le directeur du Service commercial
le chef de la Division du trafic voyageur

[1]Document aimablement communiqué par M. Serge Klarsfeld.

93

CHEF DE LA POLICE DE SURETE - -
ET DU SERVICE DE SECURITE
le ressort du Militärbefehlshaber
en France.
Détachement de la Police de Sûreté
de BORDEAUX.

IV J-BO/Be.

Bordeaux, le 30 Janvier 1943

à Monsieur le Préfet Régional,
Préfet de la Gironde,
section des Affaires Juives.
BORDEAUX.-

Il est prévu de transporter à Drancy, le 2 Février 1943, 96 Juifs qui se trouvent actuellement au Camp de Mérignac. Les wagons prévus pour ce transport seront remorqués par le train qui partira d'ici pour Paris à 9 heures du matin.

Je vous prie de faire convoyer les Juifs dont il s'agit par des organes de la police française du camp de Mérignac à la Gare St.Jean et ensuite à Drancy.

Vous aurez à m'informer de l'exécution du transport.

Le Commandant,
LUTHER,
SS-Hauptsturmführer,

B/JD/ 18.723

(94)

PC/SE 19608

16 MARS 1943

DARLAN

LE PREFET REGIONAL, PREFET de la GIRONDE

Questions Juives

à Monsieur le CHEF du DETACHEMENT de la Police Allemande de Sûreté BORDEAUX - LE BOUSCAT

Objet: Transfert de juifs du camp de Mérignac au camp de Drancy

J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint, copie d'un rapport qui m'a été adressé par M. le Chef d'Escadron, Commandant la Compagnie de Gendarmerie de la Gironde.

Ce rapport signale les difficultés très certaines rencontrées au cours du dernier transfèrement d'internés juifs du camp de Mérignac au Camp de Drancy.

Je vous serais obligé de vouloir bien, au cas de nouveaux transferts, demander au Service des Transports de la Feldkommandantur le convoiement par train express ou train de messageries rapide, afin de remédier aux inconvénients signalés, notamment en matière de surveillance des internés.

LE PREFET REGIONAL,
Pour le PREFET:
le Secrétaire Général
Signé: Papon.

ATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
ERVICES FINANCIERS
ENTRALE DE LA COMPTABILITÉ GÉNÉRALE
-ion du Contrôle des Recettes Voyageurs
. Rue de Berry — PARIS (12e)

RELEVÉ N° 46312 T. R. des transports des Internes et Expulsés

effectués pour le compte du Département de Hte Garonne

pendant le 1er trimestre 1944

Camp d'Internement et centre de séjour surveillés

SD

80W37141 - Bernard Frères, Paris (6-42).

DATE	DÉCOMPTE	NOM du
7.1	79 4	Teilh
1.1	1584 —	16 voyag.
.1	186 2	Deschazeaux
3.12	43 2	4 voyag.
3.1	57 3	3 ,,
.1	135 6	Clause
	326 4	2 voyag.
3.1	987 —	3 ,,
5	19 8	2 ,,
	19 2	2 ,,
	100 2	2 ,,
	363 6	2 ,,
	1287 —	30 ,,
	541 8	Ambrosi
	233 —	2 voyag.
.1	11 2	2 ,,
.1	186 2	Maillie
.1	9235 6	44 voyag.
.1	2626 8	6 ,,
.1	89 6	4 ,,
	590 8	14 ,,
7.1	4540 8	11 ,,
2.1	103 8	3 ,,
	17 2	2 ,,
.10	16 8	3 ,,
8.1	175 3	2 ,,
7.1	3409 6	16 ,,
.1	118 8	6 ,,
3.1	496 7	5 ,,
0.1	474 5	13 ,,
.1	317 4	2 ,,
0.1	393 —	2 ,,
4	26 9	3 ,,
7.1	62 7	5 ,,
	288 —	9 ,,
0	277 8	2 ,,
9	479 5	2 ,,
	51 8	3 ,,
	73 —	2 ,,
	73 —	2 ,,
	73 —	2 ,,
	17 2	2 ,,
.1	358 4	16 ,,
.1	291 2	13 ,,
	44 8	5 ,,
	33 6	3 ,,
.1	134 4	6 ,,
.1	1479 6	4 ,,
.1	300 5	3 ,,
	125 4	10 ,,
.12	26 9	3 ,,
.12	35 8	2 ,,
.1	4 4	2 ,,
.1	28 —	4 ,,
	329 —	Frugier
.1	435 8	Marty
.1	122 9	Perron
.1	435 8	Chonleur
	34427 4	

N° d'ordre	DATE	DÉCOMPTE	NOM du
59	14.1	2030 —	2 voyag.
60	3.1	256 —	Drever.
61	15.1	144 6	2 voyag.
62	12.1	90 8	2 ,,
63	27.1	112 —	5 ,,
64	15.2	132 5	Mille
65	31.1	55 —	Loubez.
66	24.2	501 —	3 voyag.
67	30.1	292 5	Hornac.
68	9.2	22 4	1 voyag.
69	28.2	436 8	8 ,,
70	28.2	33 6	6 ,,
71	25.2	470 9	Deschazeaux
72	21.2	6 8	2 voyag.
73	10.2	559 3	5 ,,
74	24.1	106 6	2 ,,
75	15.2	565 5	4 ,,
76	24.2	72 9	5 ,,
77	2.2	72 9	5 ,,
78	14.2	542 6	5 ,,
79	28.2	164 1	9 ,,
80	7.2	21861 —	70 ,,
81	12.2	33 6	3 ,,
82	26.1	109 5	3 ,,
83	31.1	56 —	4 ,,
84	21.2	20 2	3 ,,
85	24.1	901 8	2 ,,
86	7.2	224 —	10 ,,
87	4.1	52 9	2 ,,
88	22.1	386 6	Larragne
89	27.1	1961 5	5 voyag.
90	14.1	117 8	2 ,,
91	24.3	6142 5	21 ,,
92	22.3	42 2	6 ,,
93	27.3	477 —	5 ,,
94	28.2	406 4	Gardel
95	14	33 6	3 voyag.
96	21.3	3455 —	25 ,,
97	22.3	114 6	Milan
98	21.3	181 4	Jacquemin
99	18.3	44 8	5 voyag.
100	15.3	56 —	4 ,,
1	24.3	87 8	8 ,,
2	30.3	492 8	2 ,,
3	2.3	1098 3	3 ,,
4	3	222 4	Ruffin.
5	24.3	9261 —	21 voyag.
6	17.3	2344 1	11 ,,
7	22.3	237 2	8 ,,
8	28.3	372 4	2 ,,
9	15.3	235 5	Kilian
10	3.3	44 8	2 voyag.
11	2.3	3203 8	11 ,,
12	10.3	1844 7	43 ,,
13	11	1159 8	3 ,,
14	17.3	5887 5	25 ,,
15	10.3	363 6	2 ,,
		69202 3	

AA-26

361

DATE	DÉCOMPTE		NOM du	N° d'ordre	DATE	DÉCOMPTE		NOM du
13.3	11	2 -	2 voyag.					
14.3	11	2 -	2 ,,					
17.3	12446	2 -	26 ,,					
14	11	2 -	2 ,,					
2.3	13	8 -	Bellier					
25	67	2 -	3 voyag.					
2.3	67	2 -	3 ,,					
22.3	17	8 -	9 ,,					
22.3	130	4 -	12 ,,					
24.3	175	3 -	5 ,,					
3.4	456	3 -	Pages					
27.3	1368	9 -	3 voyag.					
17.3	5931	9 -	13 ,,					
1.3	72	9 -	5 ,,					
16.3	145	8 -	4 ,,					
23.3	150	1 -	5 ,,					
17.3	14304	2 -	37 ,,					
23.3	34	6 -	3 ,,					
27.3	55	8 -	3 ,,					
17	44	8 -	3 ,,			34427	4	
20	44	8 -	2 ,,					
25	56	-	4 ,,			69202	3	
24	6142	5 -	21 ,,			106756	2	
25	44	8 -	2 ,,					
3	17	-	2 ,,					
3	11	2 -	2 ,,					
14	56	1 -	4 ,,			210385	9	
20	747	6 -	2 ,,					
22.3	27	3 -	3 ,,					
27.3	1476	6 -	3 ,,					
24	8	8 -	2 ,,					
25.3	238	2 -	6 ,,					
22.3	297	8 -	17 ,,					
11.3	1140	6 -	3 ,,					
27	8238	3 -	21 ,,					
30.3	509	9 -	Salette.					
18.3	480	5 -	Bede					
18.3	480	5 -	,,					
10.3	185	6 -	Bauzel					
13.3	21	4 -	2 voyag.					
13	51010	-	100 ,,					
	106756	2			Total.			

Le Chef de la Subdivision [illegible] soussigné certifie l'exactitude [illegible] et la livraison [illegible] Mis en [illegible] du Service [illegible] sous le N° [illegible]

Toulouse, le 24 OCT 1944

Le Chef du S. [illegible] Section,

Vu et arrêté
Toulouse, le 7 DECE 1944
Pour le Préfet
Le Conseiller de Préfecture délégué

Arrêté le présent relevé à la somme de ~~Deux cent dix mille trois cent quatre vingt cinq~~ francs ~~f~~ décimes.

Certifié exact.
Nice le 30 FEB 1944
Le Chef de Cabinet

Paris, le 12 AOU 1944 19...
Le Chef de la Subdivision du Contrôle des Recettes-Voyageurs

ICE DU MATÉRIEL

- 262 -

96

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SUBDIVISION DU CONTROLE des RECETTES VOYAGEURS

212, rue de Bercy
PARIS (12e)

SERVICES FINANCIERS

COMPTABILITÉ ET CONTROLE DES RECETTES

Transports du Ministère de l'INTERIEUR

FACTURE N° 45.313

des transports exécutés pendant le 1er trimestre 1944 pour le compte de la Préfecture de la Haute-Garonne et dont les détails sont portés dans les relevés annexés à la présente facture, appuyés des pièces justificatives.

C.R.F. - C.C. 1069 ∞

80/W 48144 — Bernard Frères, Paris (2-43).

DÉSIGNATION DES RELEVÉS	SOMMES	
Montant des transports figurant sur le relevé ci-joint (Camp d'internement, Centres de séjour surveillé, Internés, Expulsés etc..)	210.385	9
SERVICE DE [illegible] 24 OCTO 1944 2549		
TOTAL.....	210.385	9

Dressée par le Chef de Bureau, soussigné,

Certifié la présente facture s'élevant à la somme de Deux cent dix mille trois cent quatre vingt cinq francs neuf décimes.

Paris, le 12 AOU 1944 19

LE CHEF DE LA SUBDIVISION DU CONTRÔLE DES RECETTES VOYAGEURS,

Certifié exact
Voe ; le 30-11-44
le Chef du Camp

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

263

AA- 29

97

REPUBLIQUE FRANCAISE

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

RÉGION DE TOULOUSE

No 2135

Toulouse, le 16 NOVEMBRE 1944

Le Secrétaire Général pour la Police
à l'intérieur de la Haute Garonne

LF/GB
3°Sec

Monsieur le Préfet de la Hte Garne
à TOULOUSE

2 NOV 1944

Objet: Frais de transport.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint un mémoire en double exemplaire de la S.N.C.F. parvenu par erreur au Service Technique.

Ces frais de transports ayant été occasionnés par les camps d'internement et de S.S. ne sont pas payables par l'Intendance mais par le Service des camps.

P.J. I59

Par Délégation
Le Chef du Service Technique

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Région de TOULOUSE II
Pour la Police

(98)

1re DIVISION

Service des Camps

Maisons S.N.C.F.

Le, 27 NOVE 1944

R. Claustres

24-11-44

Chef de Camp

de NOE

J'ai l'honneur de vous communiquer ci-jointe des mémoires faisant ressortir le montant des frais de transport dûs à la S.N.C.F. au titre des Camps d'Internement de La Haye pour le 1er trimestre 1944.

Je vous serai obligé de vouloir bien me retourner ces documents dans les plus brefs délais, revêtus de votre visa.

Pour le Préfet
Le Secrétaire Général, délégué

P.J. : 3

(99)

AA- 32

1re DIVISION

Service des Camps

Frais de transport

Le,

R. Claustres

16-12-44

Chef de la Subdivision de la Comptabilité des Recettes (5e Bureau)

(21 rue de Londres

Paris

Réf: votre lettre N° 45313 - 3e Bureau.
N° F2.CRV.30/TR. du 12-9-1944.

J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint, aux fins d'encaissement, un bon de Caisse N° 72096 du ~~[illegible]~~ montant de 270.595 frs. représentant les sommes dues à la S.N.C.F. au titre des frais de transport d'internés et d'expulsés du département de la Hte Gne.

P.J: I

Le Préfet,

Ne voit-on pas payer la S.N.C.F. [illegible] au prison ou à un compte courant?

100

RESEAU MUNICIPAL D'AUTOBUS.

Compagnie Française des Tramways Electriques & Omnibus de Bordeaux

TÉLÉPHONE 61-43 — Rue du Commandant Marchand à Bordeaux — D — R.C. Bordeaux 62 B — Cie POSTAL 326-51 BORDEAUX

N° 1743

Doit M PREFECTURE DE LA GIRONDE,

(Service des Affaires Juives), BORDEAUX

Bordeaux, le 27 Juillet 1942 — MOD. n° 367

- Réquisition de deux autobus de 45 places, le 15 Juillet 1942, pour aller de la rue du Maréchal-Joffre (Police) au Service de la Police.

- Prix de location : (pour les deux voitures)

96 Kms. à Frs 8,50 le km.	= 816,00
Taxe de transaction : 1,01%	+ 8,00
	824,00
A déduire (carburant reçu) :	
60 litres d'essence à 9 Frs le litre	-540,00
Soit.....	Frs 284,00

P.J. :
2 reçus d'exécution de transport.

Certifiée exacte et sincère la présente facture, s'élevant à la somme de : DEUX CENT QUATR-VINGT QUATRE Francs.

Le Chef des Services Administratifs, — Le Caissier,

RESEAU MUNICIPAL D'AUTOBUS.

Compagnie Française des Tramways Electriques & Omnibus de Bordeaux

TÉLÉPHONE 61-43 — Rue du Commandant Marchand à Bordeaux — D — R.C. Bordeaux 62 B — Cie POSTAL 326-51 BORDEAUX

N° 1744

Doit M PREFECTURE DE LA GIRONDE (Service des Affaires Juives),

BORDEAUX.

Bordeaux, le 27 Juillet 1942 — MOD. n° 367

- Location de six autobus, le 18 Juillet 1942, pour aller de Pichey-Mérignac à la gare Saint-Jean.

- Prix de location :

6 voitures à 300 Frs	= 1.800,00
Taxe de transaction : 1,01%	+ 18,00
Soit	Frs 1.818,00

P.J. :
reçus d'exécution de transport.

Certifiée exacte et sincère la présente facture, s'élevant à la somme de : MILLE HUIT CENT DIX-HUIT Francs.

Le Chef des Services Administratifs, — Le Caissier,

Abschrift Tpa (101) 48

Sonderband IV Teil III

Der Reichsverkehrsminister
und
Generaldirektor
der Deutschen Reichsbahn
15 Tpsg 268

Berlin W 8, den 26. Juli 1941
Voßstraße 35

BRB
16 Tpa

Berlin, den 29/7.1941

Wegen des Punktes V ist dieser Abdruck für die Akten Tpa zu nehmen.

Telegrammbrief!

An
die Reichsbahndirektionen (3 x)
- je besonders -

Betr
Tarifliche Behandlung der Reisesonderzüge
1 Anlage

Zum Erlaß vom 14. Juli 1941 - 21 Bfsv 413 -.

Soweit nicht von mir für besondere Einzelfälle abweichende Anordnungen getroffen werden, gilt für die tarifliche Behandlung der Sonderzüge, für die im Tarif eine Regelung nicht vorgesehen ist, folgendes:

I. Sonderzüge gemäß Anlage

A. Sonderzüge nach A der Anlage

a) Reine Personensonderzüge

Es wird der halbe Fahrpreis 3. Klasse erhoben, mindestens für 400 Personen und im ganzen mindestens 200 RM. Außerdem voller Schnellzugzuschlag, wenn der Sonderzug auf Antrag des Bestellers aus D-Zug-Wagen gebildet wird. Keine Freikarten. Auf Anschlußstrecken voller Fahrpreis.

b) Gemischte Sonderzüge

1. Für Sonderzüge nach A der Anlage, die nicht nur zur Beförderung von Personen und Gepäck, sondern auch von Gütern oder Tieren bestimmt sind, beträgt die Beförderungsgebühr für das Tarifkilometer und für jede Achse eines Wagens 30 Rpf. In jedem Fall werden mindestens 11 RM für das Tarifkilometer und 250 RM im ganzen erhoben. Für die Berechnung der Mindestgebühr gelten Hin- und Rückfahrt des Sonderzuges innerhalb 24 Stunden als eine Fahrt.
2. Die Eisenbahn entscheidet über die Anzahl, Gattung und Achsenzahl der einzustellenden Wagen.

Wagen

Wagen, die aus Betriebsrücksichten eingestellt werden, sind gebührenfrei.

3. Die Personen haben in den für die Personenbeförderung eingestellten Wagen Platz zu nehmen. In den übrigen Wagen dürfen nur die Tierbegleiter mitfahren, die zur Wartung der in den Wagen befindlichen Tiere erforderlich sind. Die Zahl dieser Tierbegleiter und der übrigen mitfahrenden Personen ist bei der Bestellung des Sonderzuges anzugeben.

   Die zur Personenbeförderung verwendeten Wagen dürfen nicht mit mehr Personen besetzt werden, als ihrem angeschriebenen Fassungsvermögen entspricht.

4. Die allg A Best 10-17 zu § 12 B EVO gelten auch für diese Züge.

5. Für die Beförderung der Wagen nach dem Abgangsbahnhof des Sonderzuges und für ihre Rückbeförderung von dem Bestimmungsbahnhof des Sonderzuges nach dem Heimatbahnhof wird unbeschadet der Bestimmungen in der allg A Best 10 zu § 12 B EVO nichts erhoben.

Sonderzüge nach B der Anlage

Es gelten die Tarifbestimmungen über die Fahrpreisermäßigung für hilfsbedürftige Kinder zur vorübergehenden Unterbringung auf dem Lande und in Heimen.

Sonderzüge nach C der Anlage

Für die tarifliche Behandlung der Mütter gelten die Bestimmungen über die Fahrpreisermäßigung zugunsten der Müttererholung (vgl auch TVA II 1940/921/62).

Kinder über 4 Jahren zahlen den halben Fahrpreis, sofern nicht die Voraussetzungen für die Gewährung der Fahrpreisermäßigung zu B vorliegen.

Für Begleiter wird der volle Fahrpreis erhoben.

Sonderzüge nach D der Anlage

Die Teilnehmer werden auf Freifahrschein der Deutschen Reichsbahn bis zur Grenze oder - soweit zugelassen - bis zum Zielbahnhof im besetzten Gebiet abgefertigt.

II.

Sonderhandlv Teil III

II. Sonstige Sonderzüge

Für alle vorstehend unter I A - D nicht erwähnten Sonderzüge ist der volle Fahrpreis zu erheben, mindestens für 400 ganze Fahrkarten 3.Klasse und im ganzen mindestens 400 RM, bei Stellung von D-Zug-Wagen außerdem in jedem Fall der volle Schnellzugzuschlag.

Dienen solche Sonderzüge nach dem Ermessen der Reichsbahndirektion kriegs- und lebenswichtigen Zwecken und hält die Reichsbahndirektion aus diesem Grunde und wegen des Bestellers (z B Reichsbehörde u ä) eine Fahrpreisermäßigung für angezeigt, so ist über die Tarifregelung meine Entscheidung einzuholen.

I. Sonderzüge auf Schmalspurbahnen

Sonderzüge auf Schmalspurbahnen sind tariflich ebenso zu behandeln, wie die Sonderzüge auf Normalspur, jedoch mit der Abweichung, daß die Reichsbahndirektionen das Mindestfahrgeld auf die Personenzahl herabsetzen können, die als Höchstzahl auf der Schmalspurstrecke in einem Zuge befördert werden kann.

V. Gepäck

Für die Beförderung eines zweiten und jedes weiteren Gepäckwagens werden als Gepäckfracht die tariflichen Gebühren von 80 Rpf für den Wagen und das Tarifkilometer, mindestens jedoch 50 RM erhoben.

Die Bestimmungen über die Haftung gelten nur für solches Gepäck, das als Reisegepäck abgefertigt worden ist.

V. Sonderzüge im Verkehr mit fremden Ländern und den besetzten Gebieten

Im Hinblick auf den starken Sonderzugverkehr mit den angrenzenden Ländern und den besetzten Gebieten muß eine durchgehende Abfertigung dieser Züge angestrebt werden. Die geschäftsführenden Reichsbahndirektionen werden deshalb ersucht, mit den beteiligten Verwaltungen die Aufnahme einer Rahmenbestimmung in die einschlägigen Tarife zu vereinbaren und das Abfertigungsverfahren festzulegen. Die von Fall zu Fall auszuarbeitenden besonderen Bestimmungen werden in Ergänzung dieser Rahmenbestimmungen veröffentlicht.

Insbesondere sind durchgehende Tarife und durchgehende Abfertigung für die zum Arbeitseinsatz in das Deutsche Reich reisenden ausländischen Arbeiter zu vereinbaren. Diese Transporte, ebenso wie alle übrigen Sonderzüge, die nicht Wehrmachttransporte sind, werden auch auf den Strecken in den besetzten Gebieten nach den

öffentlichen

Sonderband IV
Teil III

öffentlichen Tarifen behandelt und dort demgemäß ebenfalls nicht auf Wehrmachtfahrschein abgefertigt (Anordnung des Chefs des Transportwesens, Bevollmächtigter Generalstabsoffizier Paris vom 15.Mai 1941 - Az 10 k 10/27/3b9 (1) Nr 591.41 - und Chef des Transportwesens vom 4.Juli 1941 - Az 43 p (5) Pl.Abt. (IV c) Nr 5177.41).

Auf die durchgehende Abfertigung wird nicht etwa deshalb zu verzichten sein, weil die Arbeitertransporte in den besetzten Gebieten ohne Rücksicht auf die Einsatzorte der Arbeiter bunt zusammengestellt und erst auf deutschem Gebiet auf die einzelnen Arbeitsplätze verteilt werden. Im Hinblick auf die mit gebrochener Sonderzugführung und mehrmaliger Abfertigung verbundene betriebliche und abfertigungsdienstliche Mehrbelastung der Eisenbahn muß, wo solche Verhältnisse vorliegen (z B in Aachen und Puntigam), der Arbeitseinsatzstelle in den besetzten Gebieten oder im Ausland aufgegeben werden, die Sonderzüge so zusammenzustellen, daß sie bis zum deutschen Zielbahnhof durchgeführt und auch durchgehend abgefertigt werden können. Im Verkehr von Frankreich über das Elsaß und über Lothringen wird nach Angabe der WVD Paris und der Reichsbahndirektion Saarbrücken bereits so verfahren.

Soweit die Abfertigung dieser Arbeiter für die deutschen Strecken zur Zeit in den Händen des Mitteleuropäischen Reisebüros liegt oder künftig dem MER zugestanden wird, wollen die geschäftsführenden Reichsbahndirektionen darauf hinwirken, daß auch die durchgehende Abfertigung in den besetzten Gebieten und im Ausland möglichst den dort etwa vorhandenen MER-Ausgabestellen übertragen wird.

Die Beförderungskosten sind bei der Ausgabe der Sonderzug-Fahrausweise in bar einzuziehen. Für die Bezahlung der Kosten haftet der Besteller. Soweit einzelnen Bestellern nach den ergangenen Weisungen Fahrgeldstundung gewährt wird, bleibt dieses Zugeständnis bestehen. Bei größeren Transportleistungen muß jedoch zur Vermeidung von erheblichen Zinsverlusten vom Stundungsnehmer in jedem Fall eine angemessene Abschlagzahlung auf die Gesamtbeförderungskosten verlangt werden.

Wegen

Sonderband IV
Teil III

Wegen der Berechnung der Beförderungssteuer für Gemischte Sonderzüge nach I A b) bleibt weitere Weisung vorbehalten.

Die Verfügung - 15 Tpsg 251 - vom 8.Mai 1940 wird hiermit aufgehoben.

Je ein Abdruck für Dez 33 und Bbv liegt bei.

Die Generalbetriebsleitungen, die Generaldirektion der Ostbahn, der Herr Reichsprotektor für Böhmen und Mähren und die Direktion des MER erhalten Abschrift. Von Abschnitt V erhalten gleichfalls Abdruck der Herr Reichsarbeitsminister und der Chef des Transportwesens mit dem Ersuchen um entsprechende Anweisung ihrer beteiligten Stellen in den besetzten Gebieten und im Ausland sowie der Heimattransportabteilung.

Im Auftrag

Treibe

An
die Generalbetriebsleitungen,
Generaldirektion der Ostbahn in Krakau
den Herrn Reichsprotektor in Böhmen und Mähren
Gruppe Eisenbahnwesen
Prag
Verkehrsministerium
- je besonders -

Abschrift mit dem Ersuchen um Kenntnisnahme.

Im Auftrag

An
die Direktion des Mitteleuropäischen
Reisebüros
Berlin W 9
Leipziger Platz

Abschrift zur gefälligen Kenntnis.

Im Auftrag

Treibe

45

Sonderband IV 54
Teil III

Anlage
zu 15 Tpsg 268 v 26.7.41

A u s z u g

Sonderzüge im Verkehr mit fremden Ländern und den besetzten Gebieten

Im Hinblick auf den starken Sonderzugverkehr mit den angrenzenden Ländern und den besetzten Gebieten muß eine durchgehende Abfertigung dieser Züge angestrebt werden. Die geschäftsführenden Reichsbahndirektionen werden deshalb ersucht, mit den beteiligten Verwaltungen die Aufnahme einer Rahmenbestimmung in die einschlägigen Tarife zu vereinbaren und das Abfertigungsverfahren festzulegen. Die von Fall zu Fall auszuarbeitenden besonderen Bestimmungen werden in Ergänzung dieser Rahmenbestimmungen veröffentlicht.

Insbesondere sind durchgehende Tarife und durchgehende Abfertigung für die zum Arbeitseinsatz in das Deutsche Reich reisenden ausländischen Arbeiter zu vereinbaren. Diese Transporte, ebenso wie alle übrigen Sonderzüge, die nicht Wehrmachttransporte sind, werden auch auf den Strecken in den besetzten Gebieten nach den öffentlichen Tarifen behandelt und dort demgemäß ebenfalls nicht auf Wehrmachtfahrschein abgefertigt (Anordnung des Chefs des Transportwesens, Bevollmächtigter Generalstabsoffizier Paris vom 15.Mai 1941 - Az 10 k 10/27/3b9 (1) Nr 591.41 - und Chef des Transportwesens vom 4.Juli 1941 - Az 43 p (5) Pl.Abt. (IV c) Nr 5177.41).

Auf die durchgehende Abfertigung wird nicht etwa deshalb zu verzichten sein, weil die Arbeitertransporte in den besetzten Gebieten ohne Rücksicht auf die Einsatzorte der Arbeiter bunt zusammengestellt und erst auf deutschem Gebiet auf die einzelnen Arbeitsplätze verteilt werden. Im Hinblick auf die mit gebrochener Sonderzugführung und mehrmaliger Abfertigung verbundene betriebliche und abfertigungsdienstliche Mehrbelastung der Eisenbahn muß, wo solche Verhältnisse vorliegen (z B in Aachen und Puntigam), der Arbeitseinsatzstelle in den besetzten Gebieten oder im Ausland aufgegeben werden, die Sonderzüge so zusammenzustellen, daß sie bis zum deutschen Zielbahnhof durchgeführt und auch durchgehend abgefertigt werden können. Im Verkehr von Frankreich über das Elsaß und über Lothringen wird nach Angabe der WVD Paris und der Reichsbahndirektion Saarbrücken bereits so verfahren.

Soweit die Abfertigung dieser Arbeiter für die deutschen Strecken zur Zeit in den Händen des Mitteleuropäischen Reisebüros liegt oder künftig dem MER zugestanden wird, wollen die geschäftsführenden

führenden Reichsbahndirektionen darauf hinwirken, daß auch die durchgehende Abfertigung in den besetzten Gebieten und im Ausland möglichst den dort etwa vorhandenen MER-Ausgabestellen übertragen wird.

(102)

47

Sonderhand IV
Teil III

DRB
I6 Tpa

Berlin, den 14. Juli 1942

1.) Telegramm

an die
Reichsbahndirektionen
Karlsruhe, Köln, Münster, Saarbrücken
nachrichtlich HVD an Brüssel u. Paris u. Bbw. Utrecht.

[Gebühren für Juden-Sonderzüge von Belgien, Frankreich, Holland über Aachen, Neuburg, Neuschanz zum Arbeitseinsatz nach Auschwitz O/S für Reichsbahnstrecken nach Erlaß -15 Tpsg 268 - vom 26. 7. 1941 berechnen.] Durchgehende Abfertigung durch MER veranlassen.

Mineis 16 Tpa

2.) Herrn AR Stange z g K

3.) A

II 21

I 16/15

14/7

Le Reichsführer SS, chef de la police allemande

Berlin, le 17 août 1942

A Monsieur le Ministre des Finances du Reich
Berlin W 8

Objet : Frais d'évacuation des Juifs français

(...) Il est prévu d'expédier chaque mois dans le Reich 13 trains de Juifs. A la date du 10.VIII.1942, 18 trains étaient partis de France au camp d'Auschwitz, occasionnant les frais de transport suivants :

a) 76 000 RM jusqu'à la frontière du Reich.

b) 439 000 RM de la frontière du Reich jusqu'au camp d'Auschwitz.

Les frais sous *b*) pourraient être considérablement réduits en créant un camp de transit dans l'Allemagne Occidentale.

Le commandant militaire (« Militärsbefehlhaber ») en France s'est déclaré prêt à mettre à la disposition du chef de la police de sécurité à Paris les moyens nécessaires pour couvrir les frais de transport jusqu'à la frontière du Reich, dans le cadre de ses avances mensuelles. Les frais occasionnés par l'évacuation des Juifs à l'intérieur du Reich sont avancés pour l'instant par la caisse de la Police de Sécurité du Reich, afin que l'évacuation ne souffre pas d'interruption.

Je vous prie de me faire savoir quels sont les frais qui doivent être imputés sur le budget des frais d'occupation, et quels sont ceux qui doivent être supportés par le budget extraordinaire de la Police de Sécurité. Faut-il restituer au commandant militaire les fonds avancés par lui au commandant du chef de la police de sécurité à Paris ?...

(103)

Der Reichsführer-SS
und
Chef der Deutschen Polizei
im Reichsministerium des Innern

S II C 1 Nr. 869/42-238-1o-

Bitte in der Antwort vorstehendes Geschäftszeichen und Datum anzugeben.

Berlin SW 11, den 17. Aug. 1942
Prinz-Albrecht-Straße 8
Fernsprecher: 12 00 40

Schnellbrief

Eing. 20.8.42 nm
Reichsfinanzmin.

Vertraulich!

An
den Herrn Reichsminister der Finanzen
in Berlin W 8,
Wilhelmplatz.

Betrifft: Kosten bei der Evakuierung von Juden aus Frankreich.

- - -

Im Rahmen der allgemeinen Lösung der Judenfrage und zur Sicherung der Besatzungstruppen in den besetzten französischen Gebieten werden laufend Juden aus Frankreich nach dem Reich transportiert. Zunächst werden die evakuierten Juden im KL. Auschwitz untergebracht, doch soll ein besonderes Auffanglager im westlichen Reichsgebiet errichtet werden. Die hierfür erforderlichen Baracken lagern versandbereit im besetzten französischen Gebiet und können nach Zahlung der Kaufsumme von 34o.ooo,-- RM sofort ins Reich transportiert werden.

Es ist beabsichtigt, monatlich 13 Eisenbahnzüge mit Juden in das Reichsgebiet abzufertigen. Bis zum 1o.8.1942 sind 18 Züge aus Frankreich nach dem Lager Auschwitz abgegangen, die folgende Transportkosten verursacht haben:

a) 76.000,-- RM bis zur Reichsgrenze,
b) 439.000,-- RM von der Reichsgrenze bis zum Lager Auschwitz.

Die Kosten zu b) lassen sich künftig durch Errichtung eines Auffanglagers in Westdeutschland wesentlich verringern.

285

Der Militärbefehlshaber in Frankreich hat sich bereiterklärt, die Mittel zur Deckung der Transportkosten bis zur Reichsgrenze im Rahmen der monatlichen Betriebsmittelvorschüsse dem Befehlshaber der Sicherheitspolizei und des SD in Paris zur Verfügung zu stellen. Die Kosten, die innerhalb des Reichsgebiets durch die Evakuierung der Juden aus Frankreich entstehen, werden zunächst vorschußweise von den Kassenanschlagstellen der Sicherheitspolizei im Reich geleistet, damit in der Evakuierung keine Unterbrechung eintritt.

Ich bitte zu entscheiden, welche Ausgaben zu Lasten der Besatzungsmittel gehen und welche auf den außerordentlichen Haushalt der Sicherheitspolizei übernommen werden sollen. Gleichzeitig wird um Entscheidung gebeten, ob die vom Militärbefehlshaber in Frankreich an den Befehlshaber der Sicherheitspolizei und des SD in Paris gezahlten Betriebsmittelvorschüsse (Transportkosten usw. bis zur Reichsgrenze) dem Militärbefehlshaber über die Heeresstandortkasse Stuttgart erstattet werden sollen.

Auf die Besprechung zwischen Ministerialrat K a l l e n b a c h und dem Unterzeichneten wird Bezug genommen.

Im Auftrage:
gez. Dr. S i e g e r t

Der Reichsführer SS und Chef der Deutschen Polizei im Reichsministerium des Innern

Beglaubigt:
Kanzleiangestellte.

Rm

(104)

Referat Kallenbach
J 7940 - 153 I

Berlin, 25.August 1942

S o f o r t !

U.R. mit 1 Anlage

über

Herren Ref. B e n d e r

" B u ß m a n n

an

Herrn Dr. L i t t e r

mit der Bitte um Stellungnahme.

M.E. dürften die in Frankreich entstandenen Kosten für die Entfernung der Juden als Besatzungskosten anzusehen sein. Eine Erstattung der vom Militärbefehlshaber in Frankreich an den Befehlshaber der Sicherheitspolizei und des SD in Paris gezahlten Betriebsmittelvorschüsse durch den Reichsführer-SS usw. dürfte nicht in Betracht kommen. Dagegen werden die außerhalb Frankreichs entstandenen Kosten der Abschiebung wohl nicht als Besatzungskosten angesprochen und aus Mitteln des Militärbefehlshabers in Frankreich bestritten werden können. Sie dürften im außerordentlichen Haushalt der Sicherheitspolizei zu buchen sein.

Die Frage des Reichsführers-SS, ob die vom Militärbefehlshaber in Frankreich an den Befehlshaber der Sicherheitspolizei gezahlten Betriebsmittelvorschüsse dem Militärbefehlshaber zu erstatten seien, läßt vermuten, daß der Reichsführers-SS die Kosten des polizeilichen Einsatzes in Frankreich aus Betriebsmitteln des Reichs bestreitet. Der Einsatz der Deutschen Polizei in Frankreich erfolgt im Rahmen der militärischen Besetzung. Der Höhere SS-und Polizeiführer ist dem Wehrmachtbefehlshaber Frankreich unterstellt. Es fragt sich deshalb, ob nicht die Kosten des polizeilichen

lichen Einsatzes in Frankreich aus Zahlungen des besetzten Gebietes für die Besatzungsmacht bestritten werden können.

105

Referent MinDirig Dr. Litter
Y 5100 - 194 V

Berlin, 1. September 1942

Urschriftlich

Herrn
MinRat K a l l e n b a c h

zurück. Ich füge meine Vorgänge Y 5100 - 187 und 188 V, die mir kürzlich von Oberregierungsrat Drüeke beim Militärbefehlshaber in Frankreich zur vertraulichen Kenntnis übergeben wurden, mit der Bitte um Rückgabe bei.

Der Militärbefehlshaber in Frankreich stellt nach seinem Schreiben vom 10. August 1942 für die Bezahlung der Kosten, die durch die Beförderung der Juden in Franken auf französischem Gebiet entstehen, Besatzungskostenmittel zur Verfügung. Diese Kosten sind, wie alle anderen, die der SS in Frankreich entstehen, innere Besatzungskosten Frankreichs.

Die Kosten, die der SS bei der Evakuierung von Juden aus Frankreich auf deutschem Gebiet in RM entstehen, z.B. für den Transport ab Reichsgrenze und für den Bau von Lagern, sind auf dem außerordentlichen Haushalt der SS zu übernehmen. Sie sind als äußere Besatzungskosten Frankreichs anzusprechen.

Was die Bezahlung des Kaufpreises für die in Frankreich befindlichen Baracken angeht, so hat der Militärbefehlshaber in Frankreich mit Schreiben vom 7. August 1942 - offenbar, um Besatzungskostenfranken einzusparen - auf den deutsch-französischen Verrechnungsweg verwiesen. Hiergegen habe ich keine Bedenken.

Um weitere Beteiligung wird gebeten.

gez. Litter

Reichsfinanzministerium

Beglaubigt
Hartwig

CLXXXVIII-3

D. R. d. F.
J 7940 -153 I

Berlin, September 1942

1. Vermerk:

Die in Frankreich entstandenen Kosten für die Entfernung der Juden sind als innere Besatzungskosten anzusehen. Eine Erstattung der vom Militärbefehlshaber in Frankreich an den Befehlshaber der Sicherheitspolizei und des SD in Paris gezahlten Betriebsmittelvorschüsse kommt somit nicht in Betracht.

Dagegen sind die Kosten, die bei der Evakuierung von Juden aus Frankreich auf deutschem Gebiet in RM entstehen, z.B. für den Transport ab Reichsgrenze und für den Bau von Lagern, auf den außerordentlichen Haushalt zu übernehmen. Diese Kosten sind als äußere Besatzungskosten Frankreichs anzusprechen.

x x

2. U.R.

Über Herrn Ref. x a y e r

Herren Ref. Bender,
Bußmann,
Litter

mit der Bitte um Stellungnahme übersandt.

Wie mir fernmündlich das Reichssicherheitshauptamt mitteilt, zahlt dieses die in Frankreich anfallenden Polizeikosten seit der Besetzung aus den im außerordentlichen Haushalt zur Verfügung stehenden Mitteln. Das Gleiche trifft auch auf die Ordnungspolizei zu. Das RSHA hat diese Regelung getroffen, um nicht in einem Abhängigkeits-und Revisionsverhältnis zur Wehrmacht zu stehen. Auf die hiesigen Einwendungen, daß die Kosten des Polizeieinsatzes in Frankreich aus Zahlungen des besetzten Gebiets für die Besatzungsmacht bestritten werden könnten, schlug das RSHA folgende Regelung vor:

Die

Die Kosten für die Sicherheits-und Ordnungspolizei werden zunächst weiterhin aus dem Reichshaushalt bestritten. Am Jahresschluß werden jedoch die hier entstandenen Kosten beim Militärbefehlshaber angefordert und vom Reichsführer-SS usw. im außerordentlichen Haushalt vereinnahmt.

Ich bitte um Mitteilung, ob Sie diesem Vorschlag beitreten und diese Regelung auch auf die anderen besetzten Gebiete angewendet werden soll.

106

D. R. d. F.
J 7940 -153 I

Berlin, September 1942

1. Reichsführer-SS und Chef der Deutschen Polizei
im Reichsministerium des Innern
Berlin SW 11
Prinz Albrecht Str.8

Kosten bei der Evakuierung der Juden aus Frankreich
Ihr Schreiben vom 17.8.1942 -- II C 1 Nr.869/42-238-10-

Wie mir mitgeteilt wird, beschafft sich die Polizei für die in Frankreich befindlichen Formationen die französischen Franken durch Anforderung beim Militärbefehlshaber im Clearingweg. Dies ist im Interesse der Besatzungskosten jedoch unerwünscht. Die Ausgaben für die Deutschen Polizei in Frankreich sind aus den französischen Besatzungskosten zu bestreiten, da dann RM-Beträge erspart werden. Die Inanspruchnahme von Besatzungskostenmitteln ändert nichts an den haushaltsmäßigen Buchungen. Die franz. Franken werden von der Heereshauptkasse Paris als Betriebsmittel zur Verfügung gestellt werden. In Höhe der Inanspruchnahme der Franken wird die für die Heereshauptkasse Paris zuständige Abrechnungsintendantur V Stuttgart auf ihrem Abrechnungskonto bei der Reichshauptkasse Berlin belastet. Als Gegenbuchung bucht die Reichshauptkasse den gleichen Betrag zunächst auf dem Verwahrkonto "Besatzungskosten Frankreich" in Einnahme; am Jahresschluß ist dann der Bestand des Verwahrkontos auf den außerordentlichen Haushalt Teil XVII (Allgemeine Finanzverwaltung) als endgültige Haushaltseinnahme umzubuchen. Ich bemerke hierbei, daß auch die von den übrigen Ländern gezahlten Besatzungskosten in gleicher Weise im außerordentlichen Haushalt Teil XVII vereinnahmt werden.

Die

Die Abrechnungsintendantur V Stuttgart zieht die für die Polizei in Frankreich verauslagten Betriebsmittel im Wege des Buchausgleichs über die Reichshauptkasse durch Belastung des dortigen Abrechnungskontos ein. Die Entlastung des dortigen Abrechnungskontos regelt sich dann aufgrund der monatlichen Abschlußnachweisungen von selbst.

Kzl.fert. Abschrift für das Hauptamt Ordnungspolizei liegt bei.

x x

2. Je 1 Abdruck -von 1- an
Kb,
Hoppe

3. Akten

I.A.

Ref.Bußmann	Ref.Bender	Ref.Litter	Ref.Patzer	Ref.Mayer	I
		Die dortigen Vorgänge liegen z. Entnahme bei)			

293

107

CDXXXVIII

D. R. d. P.
J 7940-155 I
Ref.MinRat Kallenbach
Korref. MinDirig Dr.Bender
" Mayer

Berlin, 28. September 1942

Min.Kzl.I Nr.	Eingegangen am
39449	* -5 OKT 1942

gez. 10. [illegible] | abgesandt 7.10.42

1. Reichsführer-SS und Chef der Deutschen Polizei
im Reichsministerium des Innern

Berlin SW 11
Prinz Albrecht Str.8

Kosten bei der Evakuierung der Juden aus Frankreich
Ihr Schreiben vom 17.8.1942 – II 3 1 Nr.869/42-238-10-

Bei den Ausgaben für den polizeilichen Einsatz in den besetzten Gebieten ist zwischen der haushaltsmäßigen Behandlung und der Betriebsmittelversorgung zu unterscheiden.

Haushaltsmäßig macht es keinen Unterschied, wo die Einsatzausgaben entstanden sind, ob innerhalb des besetzten Gebiets oder außerhalb desselben. In beiden Fällen sind sie im außerordentlichen Haushalt der Sicherheitspolizei (Einzelplan XVII a Teil V Unterteil 14a) zu buchen. Für die Betriebsmittelversorgung ist dagegen der Entstehungsort der Ausgaben von Bedeutung. Soweit es sich um Einsatzkosten handelt, die auf französischem Gebiet entstehen (innere Besatzungskosten), muß ich zur Einsparung von RM-Beträgen darauf Wert legen, daß die Betriebsmittelversorgung aus den von dem Militärbefehlshaber in Frankreich verwalteten Besatzungskostenmitteln, nicht etwa durch Beschaffung der Frankenbeträge im Clearingweg erfolgt.

Ich bitte deshalb, soweit es bisher nicht schon geschehen sein sollte, die Betriebsmittel für die in Frankreich entstehenden Kosten des polizeilichen Einsatzes künftig allgemein bei der Heereshauptkasse in Paris anzufordern. Durch diese betriebsmittelmäßige Verlagerung der Ausgaben auf Besatzungskostenmittel wird die Buchung der Ausgaben im außerordentlichen Haus-

CDXXXVIII - 6

Haushalt der Polizei nicht berührt. Es müssen lediglich, da die für die Heereshauptkasse Paris zuständige Abrechnungsintendantur V Stuttgart in Höhe der in Anspruch genommenen Besatzungskostenmittel auf ihrem Abrechnungskonto bei der Reichshauptkasse Berlin belastet wird, die der Polizei aus Besatzungskostenmitteln in Frankreich zur Verfügung gestellten Betriebsmittel durch Buchausgleich der Abrechnungsintendantur V Stuttgart erstattet werden.

Die Kosten, die bei der Evakuierung der Juden aus Frankreich auf deutschem Gebiet für Transport, Unterbringung und dergleichen entstehen, sind als äußere Besatzungskosten Frankreichs anzusprechen. Sie sind nach dem Vorgesagten im außerordentlichen Haushalt der Sicherheitspolizei zu buchen und kassenmäßig aus den von hier aus zur Verfügung gestellten Betriebsmitteln zu bestreiten. Etwa erforderliche Frankenbeträge für diese Zwecke sind im deutsch-französischen Verrechnungsweg zu beschaffen.

Abdruck für das Hauptamt Ordnungspolizei liegt bei. Ich bitte dieses, für den Einsatz der Ordnungspolizei entsprechend zu verfahren.

x x

2. Vorgang Y 5100-187,188 V zurück an Abt.V

3. Je 1 Abdruck von I- an Kb, [illegible] Hoppe

4. Akten

I.A.

V | Gen. | I

108

109

N.V. NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN
TE UTRECHT

FACTUUR Nº 47205 | 7

B 216/6297

Zentralstelle für jüdische Auswanderung

DIENST Admin. Afdeeling

AFD.: II

BUR.: 216

UTRECHT, 15 Mai 1944

Bij correspondentie over deze factuur a.v.p. Afdeeling en factuurnummer vermelden.

Uw ref.;

Herrn Befehlshaber der Sicherheits-
polizei und des S.D. für die besetz-
ten niederländischen Gebiete
Zentralstelle für jüdische Auswan-
derung Euterpestraat 99
AMSTERDAM.

DEBET aan de N.V. Nederlandsche Spoorwegen, Utrecht.

OMSCHRIJVING	BEDRAG
Kosten für die Judenbeförderung auf untenstehender Aufstellung:	f
6. April '44 von Amsterdam W.P. an Assen; 100 Personen à f 4,30	430,—
18 " " " " " " ; 100 " " f 4,60	460,80
27 " " " " " " ; 70 " " f 4,60	322,—
	1.276,80

Festgestellt
Hauptsturmführer
und Polizeisekretär

Ein tausend zwei hundert sechs und siebzig Gulden und achtzig Cent.

Wir bitten Sie diesen Betrag innerhalb 14 Tagen nach Erhalt dieser Rechnung auf das Postscheckkonto No. 3859 der N.V. Nederlandsche Spoorwegen in Utrecht einzuzahlen.

Vermerk: Die am 6.18.u.27.4.44 angeführten Transporte von Juden nach dem Lager Westerbork wurden von hier (Ref.-IV B 4) bestellt u.durchgeführt. Die Anzahl der beförderten Personen ist, wie oben angeführt, richtig.

SS-Hauptscharf.u.Kdtn en O.

Verzoeke overschrijving of storting van bovengenoemd bedrag vóór of op _____ op postrekening No. 3859 van de N.V. Nederlandsche Spoorwegen te Utrecht, onder vermelding van bovenstaand factuurnummer.

Model A.A. 303

62 20.000 1-43 K 1443

297

(110)

N.V. NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN
TE UTRECHT

B 216/6849

DIENST Adm. Abt.

AFD.: II

BUR.: 216

Uw ref.:

BEF... der Spoorw... Den Haag
Br. Nr.
Eing. -3 SEP. 1944
Gesehen! II A

Deutsche Reichsbahn
Der Bahnbevollmächtigte
... Eisenbahnen in Utrecht
1 SEP 1944 Vm.

FACTUUR Nº 52574

UTRECHT, 31 August 1944

Herrn Befehlshaber der Sicherheitspolizei und der S.D. für die besetzten niederländischen Gebiete.

DEN HAAG.

~~durch Bov. Utrecht.~~

DEBET aan de N.V. Nederlandsche Spoorwegen, Utrecht.

OMSCHRIJVING	BEDRAG
Kosten für die Beförderung von 110 Häftlingen am 17. August d.J. in 14 Abteilungen (112 Plätze) von Amsterdam nach Amersfoort (45 K.M.) Amsterdam-Amersfoort 112 x f. 1,20 = f. 134,40 Vormerkgebühren 112 x f. 1,25 = " 140,00	f. 274,40
(Zwei hundert vier und siebzig Gulden und vierzig Zent).	
Die Beförderung hat stattgefunden im Auftrage des Herrn Ettelt in Amsterdam.	
Wir bitten Sie diesen Betrag innerhalb 14 Tagen nach Empfang dieser Rechnung auf das Postscheckkonto Nr.3859 der N.V.Nederlandsche Spoorwegen in Utrecht einzuzahlen.	
	S. E. en O.

Verzoeke overschrijving of storting van bovengenoemd bedrag vóór of op _____ op postrekening No. 3859 van de N.V. Nederlandsche Spoorwegen te Utrecht, onder vermelding van bovenstaand factuurnummer.

1411

299