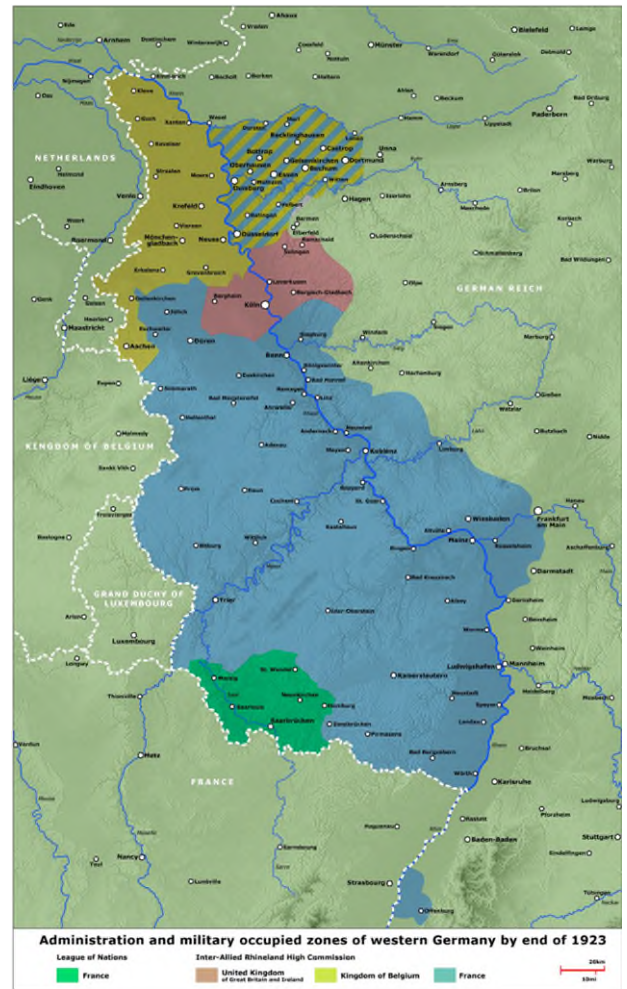


De *Régie des Chemins de fer des territoires occupés* (1923-1924)

Ontstaan: 1923 - 1924

Specificiteiten: Oprichting van een spoorwegmaatschappij in de gebieden die bezet werden na het Verdrag van Versailles (1919).

In een notendop: Op 1 maart 1923 richtte een verordening van de Geallieerde Hoge Commissie de *Régie des Chemins de Fer des Territoires Occupés* (RCFTO) op, bedoeld om het ontbrekende Duitse spoorwegpersoneel te vervangen. Dit orgaan werd onder het gezag geplaatst van de Generaal Bevelhebber en Chef van de Bezette Gebieden.



© Wikiwand

Historische context

De ondertekening van de wapenstilstand op 11 november 1918, die de overwinning van de geallieerden op Duitsland de facto erkende, maakte een einde aan de gevechten in de Eerste Wereldoorlog. De wapenstilstandsvoorwaarden stipuleerden onder andere de evacuatie van de linker Rijnsoever door de Duitse legers en de bezetting van deze gebieden en van de bruggenhoofden op de rechter Rijnsoever bij Keulen, Koblenz en Mainz door Franse, Britse, Amerikaanse en Belgische garnizoenen. Deze troepen, voorafgegaan door de terugtrekkende Duitse legers, trokken het Duitse grondgebied binnen om hun

respectieve zones te bezetten. De oorlog eindigde officieel met de ondertekening van het Verdrag van Versailles op 28 juni 1919. In dit verdrag stonden de voorwaarden waaraan Duitsland zich moest onderwerpen, waaronder de betaling van aanzienlijke herstelbetalingen.

In oktober 1922 waarschuwde Duitsland de geallieerde mogendheden dat het niet in staat zou zijn om hen de verschuldigde bedragen op de vervaldatum te betalen. Nadat ze Duitsland verschillende keren tot de orde hadden geroepen, besloten Frankrijk en België om het Ruhrgebied, de belangrijkste koolmijnenregio van het land, te bezetten. Hun doel was om hun tegoeden in natura te krijgen.

Tussen 11 januari 1923 en 16 januari 1923 bezetten zo'n 60.000 Franse en Belgische soldaten het Ruhrgebied en het Rijnland, gewapend met tanks, infanterieregimenten, cavaleriedivisies, fietsen en machinegeweren.

De Duitse kanselier protesteerde echter en riep zijn medeburgers op om zich passief te verzetten tegen de bezetting! Dit was het begin van een krachtmeting die meer dan een jaar zou duren, met bloedige Duitse aanvallen op het spoorwegnet en de oprichting van een bedrijf dat uniek was in de geschiedenis van de spoorwegen in het interbellum!

De inzet

Tot die tijd werd de controle over de spoorwegen in de bezette gebieden uitgeoefend door de *Commission interalliée des Chemins de fer de Campagne* (CICFC).

Die zag zo haar opdracht uitgebreid tot het Ruhrgebied. Om een regelmatig transport te garanderen was de medewerking van de Duitse spoorwegarbeiders nodig.

Het gebied was van ontzettend groot belang voor Frankrijk en België! Ze wilden er immers absoluut zeker van zijn dat de kolen- en kaliummijnen zouden blijven draaien en dat er kolen geleverd zouden worden als herstelbetalingen voor de oorlog.

Het Reich verzette zich echter tegen de bezetting van het Ruhrgebied en beval de ambtenaren en de bevolking om op de bevelen van de geallieerde autoriteiten te reageren met passief verzet. Het beval ook al het spoorwegpersoneel op de linker Rijnsoever en in het Ruhrgebied om het werk neer te leggen.

Op 19 januari 1923 werd het algemene bevel tot verzet uitgevaardigd en op 20 januari weigerden de voorzitters van de Duitse directies van de spoorwegen om de bevelen van de geallieerde autoriteiten op te volgen. Er volgden Duitse decreten die protesten voorschreven en een verbod uitvaardigden op troepen- en kolentreinen en op samenwerking met de Geallieerden. De staking ging van start in het Ruhrgebied en de regio van Düsseldorf, en breidde zich in februari verder uit.

De stakingen en de personeelsbehoeften

De stakingen verspreidden zich over het hele Ruhrgebied en betroffen bijna alle Duitse spoorwegarbeiders in het gebied. Ter plaatse hadden de geallieerde autoriteiten erg weinig troepen en werden ze gedwongen om Franse en Belgische spoorwegbataljons als versterking te sturen om het spoorvervoer te verzorgen.

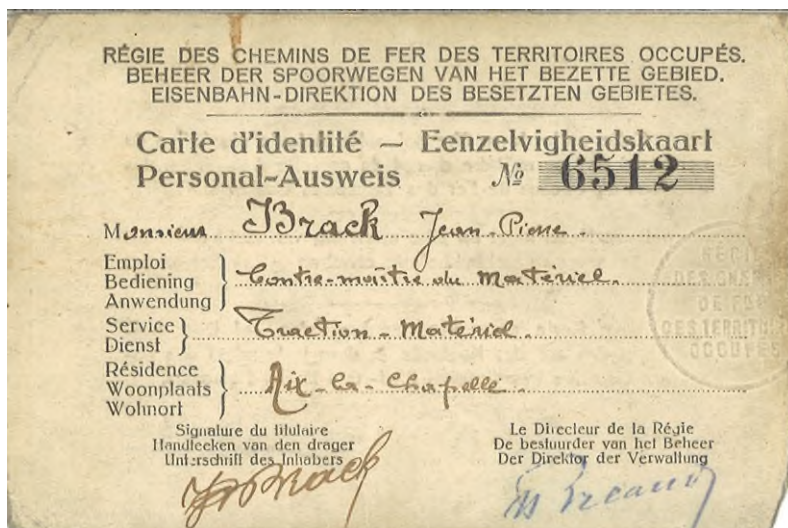
Elk van de zo gemobiliseerde secties kreeg een apart actieggebied toegewezen. Het noordwestelijke deel van het Rijnnet werd toevertrouwd aan de Belgische sectie, met Aken als zetel van de directie. Deze Franse en Belgische spoorwegarbeiders werden midden in de winter op pad gestuurd zonder kennis van de seinen of de methodes voor netwerkexploitatie!

Maar ze herstelden snel de continuïteit van het spoor en het levensnoodzakelijke verkeer voor de legers. Het leger kreeg alles wat het nodig had voor de operaties die op dat moment werden uitgevoerd en al een paar weken na de aankomst van de spoorwegarbeiders werd er een embryonale reizigersdienst opgezet.

De Geallieerden realiseerden zich al snel dat de exploitatie van het Rijnnetwerk geen kwestie van enkele weken zou zijn. Er moest niet alleen in militaire behoeften worden voorzien, maar ook in hersteltransporten (met name van brandstoffen) als ze de in beslag genomen goederen wilden exploiteren. Tegelijkertijd moest het economische leven in het land in stand gehouden worden, ondanks het Reich zelf.

De oprichting van de Régie

Op 1 maart 1923 werd door een verordening van de Geallieerde Hoge Commissie, een Belgisch decreet en een decreet van de Opperbevelhebber voor de Nieuw Bezette Gebieden een organisatie opgericht om de falende Duitse Spoorwegen te vervangen. Deze organisatie kreeg de naam *Régie des Chemins de fer des Territoires Occupés*. Ze werd onder het gezag van de Opperbevelhebber geplaatst voor alles met betrekking tot de uitvoering van transporten die bedoeld waren om aan militaire behoeften te voldoen, maar behield ook zijn technische onafhankelijkheid.



Identiteitskaart van een personeelslid van de Régie (Collectie Paul Pastiels)

Bij de overname van de lijnen die voorheen door de Duitsers werden geëxploiteerd, telde de Régie in totaal 10.036 Franse en Belgische personeelsleden (9079 Fransen en 957 Belgen), terwijl deze spoorwegen voorheen in totaal 170.000 mensen in dienst hadden.

De bevolking, die de ontvangen bevelen nauwgezet opvolgde, boycotte de vervoersmiddelen die haar werden aangeboden en gaf er de voorkeur aan zichzelf zware onkosten op te leggen en, ondanks de strenge winter, staande te

reizen in open vrachtwagens in plaats van de trein te nemen.

Op bevel van het Reich hadden de Duitse spoorwegarbeiders hun werk onmiddellijk neergelegd, maar voor de geallieerde directie werd het noodzakelijk om personeel toe te voegen om het gebrek aan Duits personeel op te vangen. Er werd een oproep gedaan voor vrijwilligers uit de Franse netten en zo'n 5.400 spoorwegarbeiders sloten zich aan bij het contingent.

Passief verzet maakte geleidelijk plaats voor actief verzet.

Sabotage

Toen de Duitse spoorwegarbeiders op bevel van het Reich staakten, werden op veel plaatsen seinhuizen, wissels, draaibruggen en waterinlaten gesaboteerd; een deel van de uitrusting werd uit de depots en stations verwijderd of vernield.

Het Reich hoopte zo onoverkomelijke problemen te creëren voor de geallieerde autoriteiten en in het bijzonder voor de bezettingslegers, door de troepen af te snijden van hun basis en ze verstoken te laten van alle verbindingen en bevoorrading. Deze maatregelen weerhielden de Régie er niet van om van start te gaan, dus nam het Reich zijn toevlucht tot sabotage en aanslagen.

De eerste vond plaats op 8 april 1923: een mijn met timer explodeerde toen een los rijdende locomotief passeerde, waardoor het spoor in de buurt van Uerdingen werd afgesneden. De lijst met aanvallen was lang. Met vele doden en gewonden, en geblokkeerde of vernielde wegen tot gevolg (zie kaart).

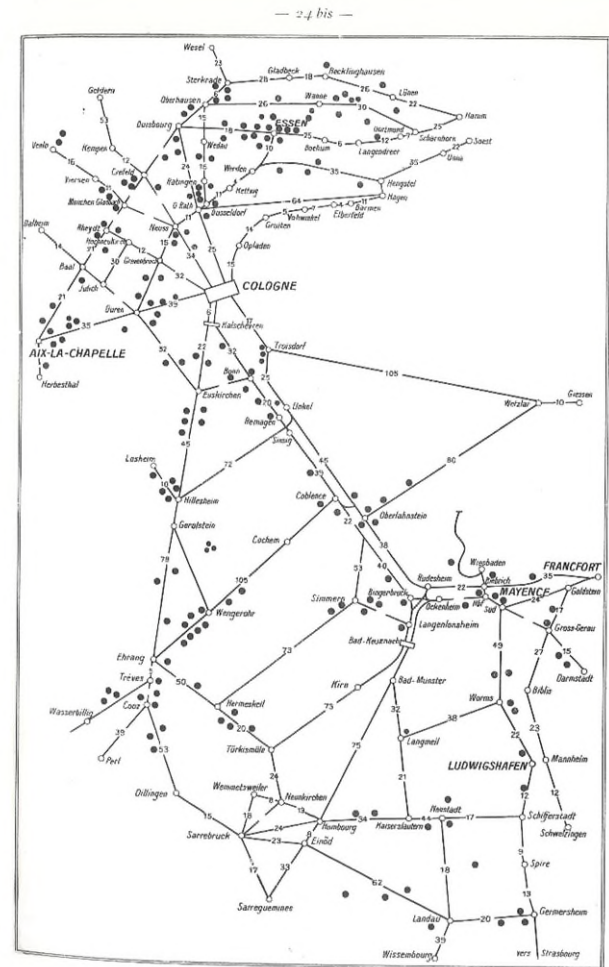


Figure 8.
Carte des sabotages ayant affecté les voies principales.

Sommige van de gepleegde aanslagen onthulden het bestaan van echte sabotageorganisaties en leken een precies algemeen plan te volgen. In bepaalde periodes was het kolentransport het doelwit. Later vielen de saboteurs de internationale verbindingen met Frankrijk aan. Tot slot probeerden ze het publiek in de grote steden angst aan te jagen, vooral in de steden waar de bezettingstroepen woonden.

De organisatoren van deze aanslagen hoopten ook paniek te zaaien onder het Franse en Belgische personeel dat, zo dachten ze, niet meer zou durven rijden in nachttreinen, blootgesteld als ze waren aan het gevaar om het slachtoffer te worden van deze explosies. Maar dit waren niet de enige obstakels voor de Régie. Vóór de staking hadden de Duitsers zoveel mogelijk locomotieven geëvacueerd, in het bijzonder deze die bedoeld waren om zware treinen te trekken, en veel locomotieven waren niet in goede staat van werking.

Bréaud, H. - La Régie des chemins de fer des territoires occupés 1923-1924 p.24bis - afb. 49/648 (Ref. C0885)



Biljet opgesteld in frank
(Collectie Paul Pastiels)

De moraal van het Franse personeel was, na een aantal maanden weg te zijn geweest van hun gezinnen, gedaald en er werden speciale maatregelen genomen: extra verlof, vergoedingen en het overbrengen van de gezinnen naar een locatie zo dicht mogelijk bij het werkcentrum van de medewerkers. Deze maatregelen bleken positief.



De inkomsten van de Régie Aanslag op Hochfeld (Collectie Paul Pastiels)

namen toe, maar er was een nieuw probleem ontstaan. De gebruikelijke munteenheid was de mark, maar deze stond bloot aan constante en snelle devaluatie en op sommige dagen verloor deze munteenheid tot wel 50% van zijn waarde tussen de ochtend- en avondkoers!

Om dit ongemak te verhelpen, werd alles in het werk gesteld om het aandeel van de inkomsten in frank te verhogen. Zelfs de tarieven werden in frank opgesteld.

De poging tot monetair separatisme



Biljet van 5 frank van de Régie (Collectie Paul Pastiels)



Duitse mark ter waarde van 20.000.000 DM (Collectie Paul Pastiels)

Door de bezetting van het Ruhrgebied kelderde de waarde van de Duitse mark. In de herfst van 1923 had je tientallen miljarden mark nodig voor een dollar of om een stokbrood te kunnen kopen!

Deze chronische instabiliteit van de mark verzwakte de Rijn economie en zorgde bij de Régie voor exploitatieproblemen. Om de financiële problemen voor te zijn, kwam de directeur van de Régie op het idee om een Rijnlandse munt te creëren die overal in de bezette gebieden gebruikt zou worden.

Er werden vruchteloos verschillende oplossingen overwogen: toelating van de Franse frank of de oprichting van een emissiebank. De Régie kwam toen op het idee om gewaarborgde bonnen uit te geven op de transportgoederen die ze produceerde voor de reizigers en goederen. In ruil voor deze bonnen konden de houders hun vervoersequivalent ontvangen aan de loketten van de Régie.

Bij speciale ordonnantie gaven de Franse en Belgische regeringen de Régie de toestemming om tussen oktober 1923 en februari 1924 voor 65 miljoen frank aan 'Transportbonnen' uit te geven. Deze bonnen waren ged denomineerd in Franse frank in coupures van 100, 50, 20, 10, 5, 1, 0,50, 0,25, 0,10 en 0,05 frank.

De herneming van het normale verkeer

Na een paar maanden moest het Reich erkennen dat de geallieerde vermoeidheid en demoralisatie die het wou bewerkstelligen, uit bleef. Integendeel, de bevolking, moe van de problemen die werden veroorzaakt door de sabotageaanbevelingen van het Reich, wilde terugkeren naar een normaler leven. De Duitse spoorwegaarbeiders probeerden zelfs de dienst te hervatten en de Duitse regering gaf haar nederlaag toe.

In oktober 1923 kwam er een dialoog op gang tussen de Régie en de Duitse regering en op 13 oktober 1923 nodigde de minister van Transport van het Reich de Duitse spoorwegaarbeiders in een ordonnantie uit om weer voor de Régie te gaan werken.

Als resultaat van deze gesprekken met de Duitse Spoorwegen regelden de akkoorden van Mainz op 12 november 1923 definitief de hervatting van de spoorwegrelaties en uitwisselingen tussen de bezette gebieden en het niet-bezette Duitsland.

Het einde van de Régie

De internationale conferentie van Londen die in augustus 1924 werd gehouden, zou over het lot van de Régie beslissen. Op 1 september 1924 staakte de *Régie des Chemins de fer des territoires occupés* de exploitatie van het Rijnnet ten gunste van de Duitse spoorwegmaatschappij. De militaire bezetting van het Rijnland eindigde iets later, in 1930.

Het net

Het spoorwegnet op de linker- en rechteroever van de Rijn, binnen de grenzen van de bezettingszone, bedroeg 3.392 km. De lijnen in het Ruhrgebied waren in totaal 1.633 km lang, wat het totale spoorwegnet onder de bevoegdheid van de Régie op het moment van haar oprichting op 5025 km bracht.

Het Ruhrgebied had twee communicatielijnen: de noordelijke lijn liep van Düsseldorf naar Duisburg en Lunen via Botrop, Westerholt en Recklinghausen; de zuidelijke lijn liep van Düsseldorf naar Hengenstein via Kettwig, Werden, Dalhausen, Hattingen en Vorhalle. De totale lengte van de lijnen die op 19 maart 1923 in exploitatie waren, was 1.478 km.

RÉSEAU DE LA RHÉNANIE ET DE LA RUHR

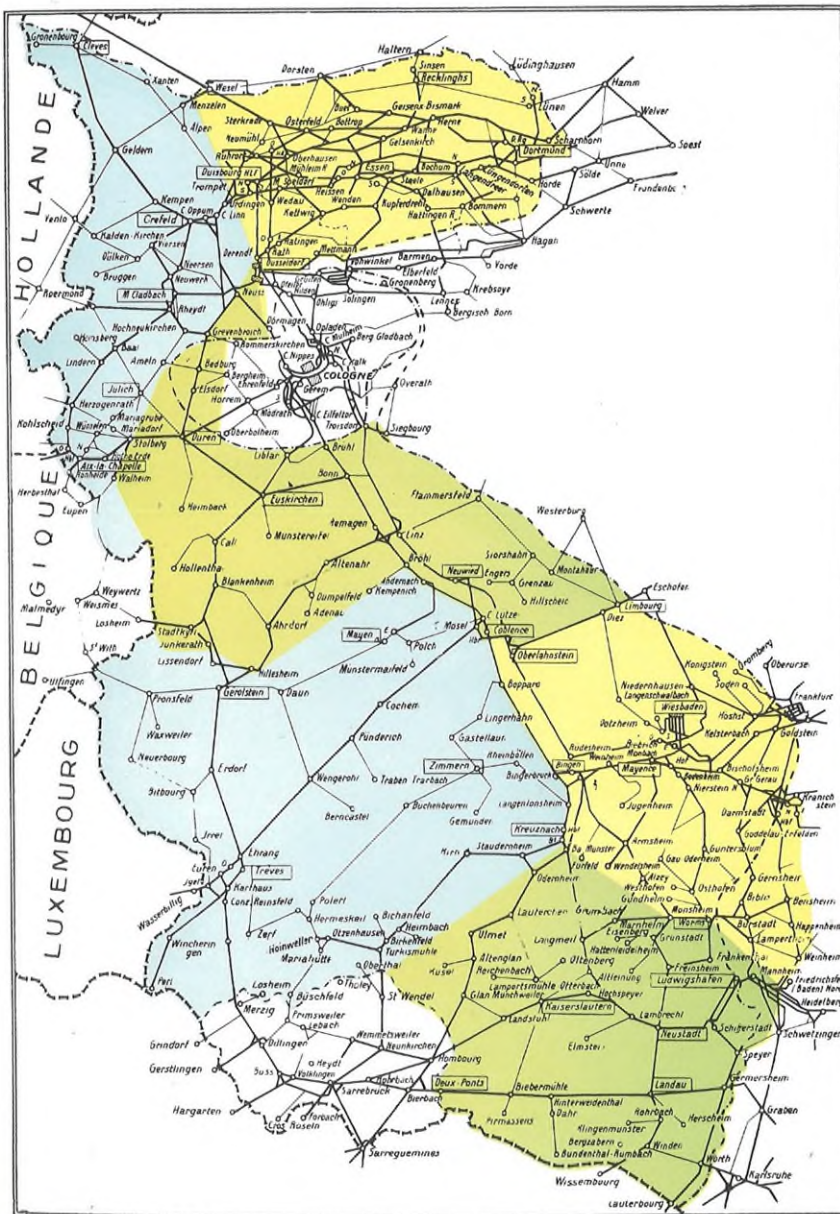


Figure 1.

Répartition du Réseau de la Régie entre les Directions régionales.

Bréaud, H. - La Régie des chemins de fer des territoires occupés 1923-1924 > p.16bis -
afb. 33/648 (Ref. C0885)

Catherine Walravens
April 2024

Korte bibliografie

Artikelen: LE TROCQUER Y. Les chemins de fer en Allemagne occupée et la paix - *Revue des deux mondes*; Vol 27, nr. 2, 05-05-1925, p. 269-288, K800125

SOULEZ E. Note sur la régie des chemins de fer des territoires occupés, *Revue générale des Chemins de fer*; Vol. XLIV ; Nr. (8 1924), p.120-148 , K709434

Boeken: BREAUD H. La régie des chemins de fer des territoires occupés. 1923 -1924, Parijs: Chaix (Drukkerij), 15-04-1938, 616 p. C0885

Internet: <https://cnum.cnam.fr/pgi/redir.php?onglet=d&ident=4LE508>
<https://express.adobe.com/page/MKfSzFwY3RK6x/#:~:text=Le%201er%20mars%201923%2C%20une,en%20Chef%20des%20Territoires%20Occup%C3%A9s.>

Voor een grondigere zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende sleutelwoorden:

Bibliotheekcatalogus: Eerste Wereldoorlog, spoorwegmaatschappij

Museumcollectie: Eerste Wereldoorlog