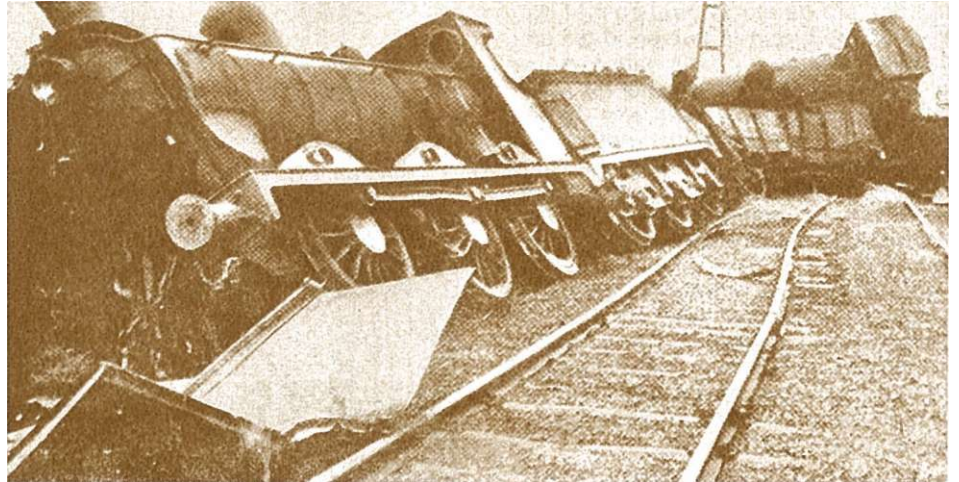


# geschiedenis



## de oorlog 1914 -1918

Toen, in 1926, de Nationale Maatschappij werd opgericht, hadden de Belgische Staatsspoorwegen zich nauwelijks hersteld van de mokerslagen die de oorlog 1914 -1918 ook hen had toegebracht.

De 78 659 spoor mannen die einde 1913 in dienst waren, hadden moeilijke en vaak zelfs tragische toestanden beleefd. En hier denken we dan speciaal aan de personeelsleden die streeden in eenheden van de Spoorwegtroepen (ST), aan de vluchtelingen in Frankrijk, Groot-Brittannië of Nederland en aan hen die, omdat ze aldus verkozden een gegeven bevel na te leven, weigerden te werken voor de bezettende overheid.

Het personeel dat naar het buitenland uitgeweken was, werd geleidelijk aan naar Frankrijk geloodst, waar het in dienst trad van de Franse Spoorwegen, meer bepaald in de werkplaatsen van Oissel en Coudekerque, die voor de spoorwegen van het onbezette Belgische gebied werkten.

In bezet België deed de vijand heel wat pogingen om de weerstand van het spoorwegpersoneel te breken, maar noch het Directiecomité van de Staatsspoorwegen noch het personeel hervatten het werk, zodat het net tot de intrede van de geallieerde troepen, in 1918, geëxploiteerd werd door de Militar-Generaldirektion des Eisenbahnen in Brüssel (Militaire Algemene Directie van de Spoorwegen te Brussel).

## de spoorwegen en het leger

De Generale Staf heeft vrij vlug belangstelling getoond voor de nieuwe vervoerwijze die de spoorwegen uitmaakten en zich meteen ook rekenenschap gegeven van de enorme mogelijkheden die ze, zowel voor de verplaatsingen van de troepen als voor de ravitaillering ervan, boden.

De Belgische overheidspersonen hebben die mogelijkheden niet over het hoofd gezien. Zo staan in artikel 38 van de tekst van het bestek voor de concessie van de spoorweg Luik - Namen, de volgende bepalingen te lezen :

« Indien de regering het nodig achtte troepen of militair materieel naar een van de door de lijn bediende punten te sturen, dan zouden de concessiehouders verplicht zijn, onmiddellijk en tegen de helft van het aan te rekenen tarief, elk vervoermiddel te harer beschikking te stellen dat voor de exploitatie van de spoorweg ontworpen werd. »

Die tekst, van 19 juni 1845, werd overgenomen in de overeenstemmende documenten van de andere geconcessioneerde lijnen en is zelfs nu nog in een aangepaste vorm terug te vinden in het bestek dat bij de Nationale Maatschappij gangbaar is.

De naoorlogse periode werd gekenmerkt door een geleidelijke motorisering van het leger, wat evenwel geenszins leidde tot het huldigen van de opvatting dat de mobilisatie en het

aanvoeren van de troepen zonder de medewerking van de spoorwegen zouden kunnen geschieden.

Om de nauwe betrekkingen te officialiseren die het leger en de spoorwegen onderhielden alsook om die samenwerking te volmaken, werd er in 1923 een Spoornetcommissie opgericht.

In die commissie zetelden vertegenwoordigers van de Generale Staf van het leger, van de Staatsspoorwegen, van de particuliere spoorwegmaatschappijen en van de Buurtspoorwegen. Toen, in 1926, de Nationale Maatschappij werd opgericht, namen de afgevaardigden van de NMBS de plaats in van die van de Staat.

Die gemengde organisatie beantwoordde aan een noodzakelijkheid ; de doelmatigheid ervan zou tijdens de mobilisatie van 1939 en de veldtocht van 1940 worden bewezen.

## het nut van de spoornetcommissie

Het succes van het militair vervoer per spoor berust uitsluitend op de vakbekwaamheid van de spoor mannen en op hun morele gaven.

Toch ligt het voor de hand dat het vlotte verloop van de mobilisatie en van de aanvoer van het Belgisch leger, in 1939, te danken zijn aan de nauwgezette voorbereiding van het transport dat per spoor diende te geschieden.

Sedert haar oprichting, in 1923, had de Spoornetcommissie talrijke vergaderingen belegd, waarop het voor-

# de maatschap- pij tussen twee oorlogen

bereidende onderzoek geschiedde in nauwe samenwerking tussen spoor-  
mannen en militairen.

Dank zij verscheidene gemeenschap-  
pelijk uitgevoerde kader oefeningen  
had men de opgemaakte plannen kun-  
nen controleren. Anderzijds werden  
gedurende de winter 1938 - 1939 de  
lessen bestudeerd en opgetekend die  
men getrokken had uit de opstelling  
van het leger op versterkte voet van  
vrede ten tijde van de crisis van  
München.

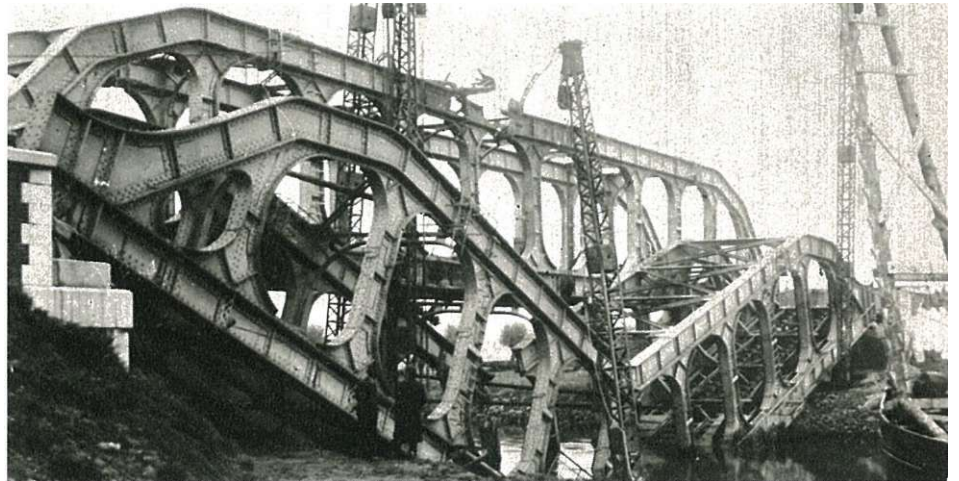
Naast het onderzoek van het mobili-  
satietransport had de Spoorwetcom-  
missie eveneens de gevolgen onder-  
zocht van de ontwikkeling van het  
vliegwezen, het probleem van de eva-  
cuatie van 700 000 mensen op het  
ogenblik dat de oorlog zou uitbreken,  
het buiten gebruik stellen van het  
spoorwegnet voor het oprukken van  
de vijand en de vrijwaring van het rol-  
lend materieel.

De gebeurtenissen van mei 1940 be-  
wezen dat de inzichten van de Com-  
missie juist waren :

— het spoorwegvervoer werd nooit  
door de vijandelijke luchtmacht opge-  
houden ;

— de vernielingen die de Belgische  
troepen op het net uitvoerden, veroor-  
zaakten na het stopzetten van de  
vijandelikheden in België een weke-  
lange onderbreking van het verkeer  
van en naar Duitsland ;

— 90 % van het rollend materieel  
bleef uit de greep van de overweldi-  
ger op 't ogenblik van zijn opmars op  
het Belgisch grondgebied.



## de mobilisatie van

1 9 3 9 - 1 9 4 0

Onnodig te herinneren aan de inter-  
nationale toestand die de zomer van  
1939 beroerde. Eens te meer stond  
België aan de vooravond van een oor-  
log. Einde augustus trof de Regering  
de eerste maatregelen met het oog op  
de mobilisatie van ons leger.

Op 31 augustus al, toen de oorlog tus-  
sen onze burens nog niet was uitge-  
broken, betaalde de NMBS een zware  
tol : om 18.45 u. werden de twee me-  
talen spoorwegbruggen met drie over-  
spanningen van Val-Benoit te Luik tij-  
dens een hevig onweer vernield ten  
gevolge van de toevallige ontploffing  
van de mijnen die de diensten van  
Landsverdediging erin hadden aan-  
gebracht. Twee personeelsleden, een  
machinist en een stoker, kwamen  
hierbij om het leven.

De avond van diezelfde dag nog werd  
er beslist de lijn Fexhe-le-Haut-Clo-  
cher - Kinkempois uit te rusten met  
haar beide sporen om aldus de ver-  
binding tussen de twee Maasoeveren in  
de kortst mogelijke tijd te herstellen.  
Die lijn, welke men aan het aanleg-  
gen was op het ogenblik van de op-  
richting van de Nationale Maatschap-  
pij, werd vanwege de economische  
crisis nooit voltooid.

Gedurende veertien dagen zwoegden  
personeelsleden uit alle hoeken van  
het land dag en nacht aan die lijn, zo-  
dat ze al op 15 september voor het  
goederen- en drie dagen later voor

het reizigersverkeer zou kunnen wor-  
den opengesteld.

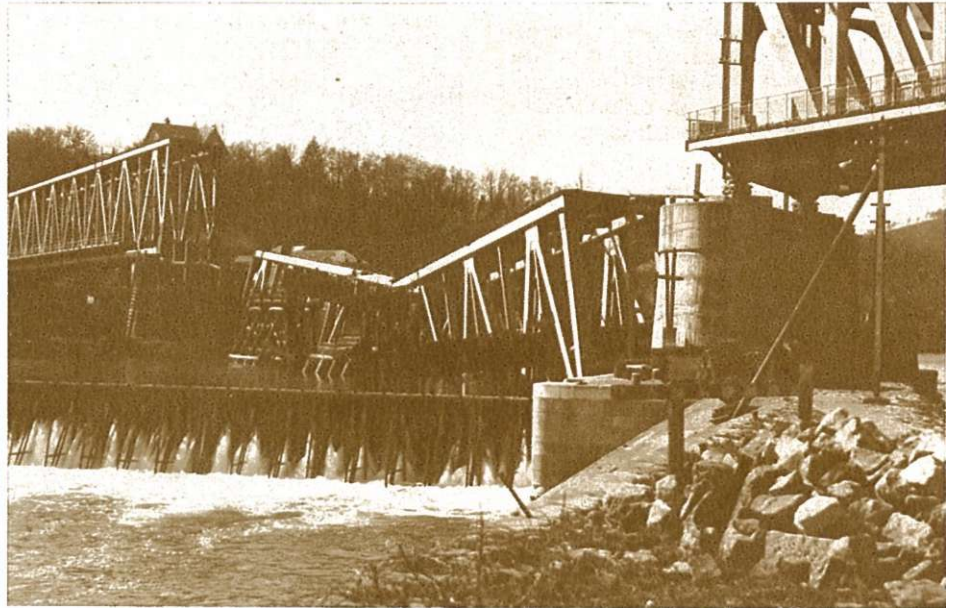
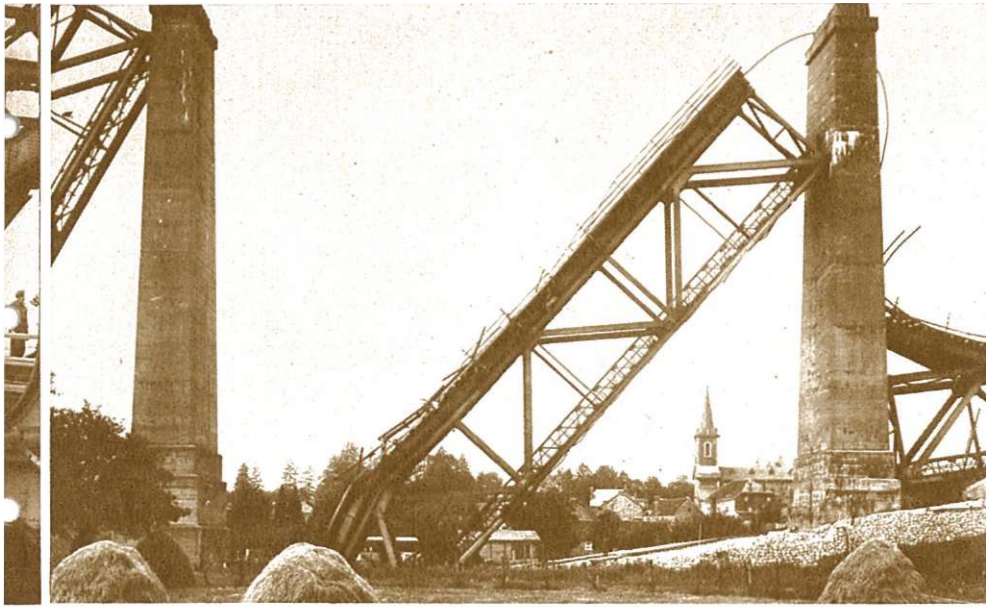
Ondertussen werd het leger gemobi-  
liseerd en werden er, voor de opstel-  
ling en de ravitaillering ervan aan de  
grenzen van het land, een menigte  
speciale treinen ingelegd.

En dan te moeten bedenken dat de  
moeilijkheden nauwelijks waren be-  
gonnen. Een bijzonder barre winter,  
met overvloedige sneeuwval en zeer  
streng vorst tot 15 en 20 graden on-  
der nul, verlamde wekenlang de an-  
dere verkeersmiddelen, zodat het me-  
rendeel van de last van het vervoer  
op de spoorwegen rustte.

Ondanks alles, ondanks de onophou-  
delijke troepenbewegingen en be-  
voorradingstransporten, veroorzaakt  
door de alarmtoestanden die toen het  
leven van het land verstoorden, bleef  
het net zich verder uitrusten en op de  
oorlog voorbereiden. Zo werden er,  
bijvoorbeeld, schuilkelders gebouwd  
voor het stationspersoneel en ver-  
zorgingsposten klaargemaakt, werd  
de lichtverduistering voorbereid en  
werden er schietstanden voor de zwa-  
re spoorwegartillerie gebouwd en  
hospitaaltreinen ingericht, terwijl be-  
paalde motorwagens, om brandstof  
te besparen, met gasgenerators wer-  
den uitgerust...

1. In 1914 lieten de terugtrekkende Bel-  
gische troepen als versperring on-  
bestuurde treinen ontsporen

2. De brug over de Leie te Grammene,  
verwoest in 1940



riël is grotendeels buiten 's lands grenzen verspreid.

Zoals hen door de wet op de burgerlijke mobilisatie werd voorgeschreven, dienden de ter plaatse gebleven territoriale Belgische overheidspersonen te zorgen voor de onmiddellijke ravitaillering van de bevolking. Om dat te doen, was het nodig het vervoerapparaat te herstellen. Vanzelfsprekend zou het weer op gang brengen van het vervoer ook de bezetter ten goede komen.

De Belgische overheidspersonen die voor dat vervoer dienden in te staan, werden bijgevolg voortdurend met gewetensvragen geconfronteerd : het kwam er immers op aan de overleving van de bevolking te garanderen zonder daarbij de oorlogsinspanning van de vijand te steunen. Bovendien waren er nog de gevolgen van de geallieerde

bombardementen die, in het vooruitzicht van de landing van juni 1944, de vijandelijke verkeerswegen trachtten af te snijden.

Vier jaren lang zouden ook de spoor mannen-weerstanders de bezetter hardnekkig bekampen. Tijdens de hele duur van de oorlog hebben de Weerstanders van het Spoor zich ingezet om inlichtingen over de verplaatsingen van troepen en materieel te vergaren, om wapens en sluikbladen te verdelen, om krijgsgevangenen en geallieerde agenten te helpen ontsnappen, om onderduikers te ravitailleren en, ten slotte, om spoorweginstallaties te saboteren.

Tallose individuele en collectieve heldendaden hebben die vierjarige strijd gekenmerkt.

Het is echter in 1944, d.w.z. vanaf de landing in Normandië en tot aan

de bevrijding van ons land, dat die strijd het toppunt bereikt. Toen immers kwam het erop aan het militair vervoer te ontwrichten om de aanbreng van vijandelijke versterking te beletten en tevens de spoorweginstallaties zoveel mogelijk ten bate van de geallieerden te vrijwaren.

Met evenveel succes droegen de spoor mannen-weerstanders bij tot de vrijwaring van de Antwerpse haveninstallaties, zodat de ravitaillering en de bevoorrading van de geallieerde legers tijdens hun oprukken naar het Duitse grondgebied op snelle wijze kon verlopen.

Hun laatste schitterende wapenfeit, dat tevens als de bekroning van hun activiteit kan worden beschouwd, bestond erin de verzending van de « spooktrein » naar Duitsland te verhinderen.

De ongeveer 1 500 politieke ter dood veroordeelden die door de terugtrekkende vijand met deze trein uit de gevangenis van Brussel werden geëvacueerd, hebben hun leven aan het moedige en kordate ingrijpen van de Weerstanders van het Spoor te danken.

Het hoeft nauwelijks gezegd dat die lange clandestiene strijd onvermijdelijk diepe wonden heeft geslagen en dat heel wat spoor mannen-weerstanders hun vrijheidsideaal met hun leven hebben bekocht.

386 onder hen werden gefusilleerd, opgehangen, onthoofd of stierven in vijandelijke gevangenis of kampen. Hun namen staan in het guldenboek van de Belgische Weerstanders van het Spoor.

## de veldtocht 1944-1945

De bombardementen en sabotage-daden van de laatste bezettingsmaanden hadden het net bijzonder zware slagen toegebracht en zodoende schier onbruikbaar gemaakt voor het verkeer.

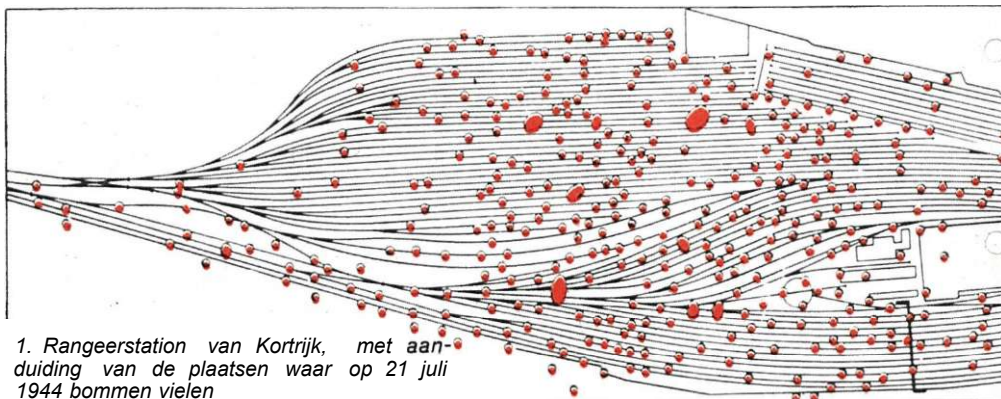
De terugtrekkende vijand, die de installaties en het materieel vernielde, maakte er zo mogelijk nog een grotere puinhoop van.

Begin september 1944, toen de geallieerde troepen ons land binnentrokken, bezat de Nationale Maatschappij nog slechts een volledig ontredderd spoornet. Uit de inspecties die vanaf de eerste dagen werden uitgevoerd, bleek hoe ernstig de opgelopen schade wel was : honderden vernielde kunstwerken maakten talloze baanvakken ontoegankelijk ; op een totaal van 4 856 km lijnen, bleven er slechts 2 916 km bruikbaar voor het verkeer ; 14 van de 34 vormingsstations waren vernield of zwaar beschadigd ; 21 locomotievendepots werden vernietigd.

Met de werkplaatsen was het al even erg gesteld ; 1 008 locomotieven van de 3 414 die bij het begin van de oorlog het verkeer onderhielden, waren nog in rijvaardige staat ; het park van het rollend materieel was tot de helft ingekrompen.

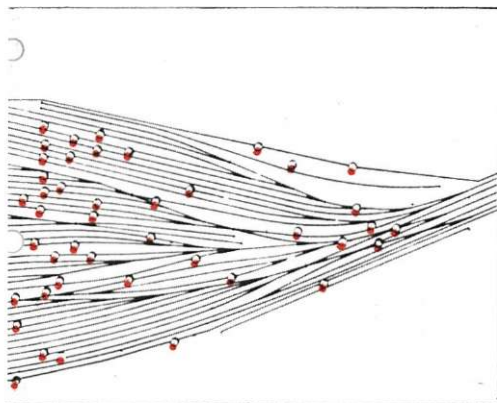
Maar de Belgische spoor mannen wilden tot elke prijs de militaire transporten onderhouden.

Op 6 september konden de Britten al beschikken over de reisweg Rij-



1. Rangeerstation van Kortrijk, met aanduiding van de plaatsen waar op 21 juli 1944 bommen vielen





sel - Doornik - Edingen - 's Gravenbrakel - Tubeke - Eigenbrakel - Schaarbeek - Leuven.

Enkele dagen later lag de lijn Mominies - Mariembourg - Charleroi - Fleurus - Gemblours - Ramillies - Landen - Luik klaar voor de Amerikanen.

Omstreeks 15 september maakten de voorlopige herstellingen het mogelijk andere lijnen te gebruiken ; achtereenvolgens konden de militaire transporten meer oostwaarts in het land gelegen stations bereiken.

Dank zij de hervatting, op 4 december, van het verkeer in de Antwerpse haven konden de verbindingslijnen van de geallieerde legers gereorganiseerd worden : de Britse treinen bereikten het Zuiden van Nederland via Essen, Weelde en Achel ; de Amerikaanse treinen reden naar Luik en Verviers of naar het Groothertogdom Luxemburg.

Maar in die periode beleefde ons land nieuwe vernielingen veroorzaakt, enerzijds, door de duizenden vliegende bommen en V2's die op de Antwerpse en Luikse agglomeraties werden afgevuurd en, anderzijds, door het Ardennen-offensief. Vergeleken met wat het net tijdens de vorige maanden had moet verduren, mochten de verwoestingen vrij onschuldig worden genoemd.

Terloops willen wij er hier op wijzen dat de Nationale Maatschappij, die de zaak der geallieerden vanaf het eerste ogenblik heeft gediend, zulks steeds in overleg met de Belgische overheid heeft gedaan.

Op 4 september 1944 werd de voormalige Vervoerdirectie van het leger met het oog op haar medewerking aan het herstel van de verkeersnetten opnieuw opgericht. De Spoornetcommissie werd opgevolgd door een Anglo-Amerikaans-Belgische organisatie met een Belgische Militaire zending voor Verkeerswezen.

Vanaf het begin van de maand oktober leidde de heroprichting van het Belgische leger tot de hervatting van het Belgisch militair vervoer.

De Belgische strijdmacht, bestaande uit 115 000 man waaronder 53 000 oorlogsvrijwilligers, die na de bevrijding van ons grondgebied op de been werd gebracht, bestond o.m. uit vier compagnies spoorwegtroepen

die deelnamen aan de heropbouw van het net en uit twee groepen voor de controle van de troepenverplaatsingen die ervoor zorgden dat het geallieerde vervoer regelmatig verliep.

Het aantal wagens dat dagelijks op het Belgische net voor de geallieerde legers geladen werd, toont aan hoe belangrijk de medewerking van de NMBS aan de laatste oorlogspanning wel is geweest : 3 000 wagens per dag in januari 1945, 4 000 in februari, 5 000 in maart en een maximum van 6 200 wagens die elke dag werden geladen tijdens de week van 2 tot 9 april ! In die periode eiste het militair verkeer de 2/3 van onze vervoermiddelen voor zich op.

## besluit

Zoals hun collega's in 1914 - 1918 hebben de Belgische spoormannen ook in 1939-1945 deelgenomen aan de strijd die het voortbestaan van ons land mogelijk heeft gemaakt.

Of het nu was als militair, als weerstander dan wel als gewoon burger die zijn dagtaak in dienst van de geallieerde legers en van de burgerlijke bevolking vervulde, allen hebben zij zich jegens het vaderland verdienstelijk gemaakt.

3 012 onder hen gaven hun leven opdat België zou leven. In aanwezigheid van de hoogste gezagsdragers van ons land werden ze gehuldigd op 4 oktober 1952 tijdens de plechtige ingebruikneming van de Noordzuidverbinding, toen Z.M. koning Boudewijn het monument ont-hulde dat te hunner nagedachtenis werd opgericht in de grote hal van het station Brussel-Centraal.

G. Neve

2. Het op gang brengen van het net begon al in september 1944 : voorlopige brug over de steenweg naar Genappe te Ottignies, op 18 oktober 1944

3. De Koning onthult het monument ter nagedachtenis van de voor het vaderland gevallen spoormannen