

DE SPOORBOEKJES

EN HET VERKEER VAN REIZIGERSTREINEN

TIJDENS DE BEZETTING

P. VAN KEER

De 50e verjaardag van de Bevrijding voert ons terug naar de sombere jaren tussen 1940 en 1944.

Hoe reisde men tijdens de bezetting per trein?

Om hierop een antwoord te geven, hebben we de spoorboekjes van toen ingekeken.

Na de gevechten en de vernielingen van 10 tot 28 maart 1940 wordt het net onder het bevel en onder het toezicht van de Duitsers opnieuw berijdbaar gemaakt. Aanvankelijk legt de bezetter er beslag op en zijn reislustige Belgen aangewezen op de buurtspoorwegen, die gelukkig vlug hersteld zijn en waarvan er veel rijden.

Op 15 augustus stellen de bezetters de lijnen van de NMBS opnieuw ter beschikking van het publiek. Op dat ogenblik verschijnt het eerste « oorlogsspoorboekje ».

Het heeft een ongewoon formaat (21 op 29 cm), is gedrukt op krantepapier en heeft een slappe omslag. Het is drietalig maar op de eerste plaats komt de taal van de nieuwe heersers; onze (B) staat naast de aanduiding WVD (Wehrmacht Verkehrsdirektion) Eisenbahnbetriebsdirektion

Brüssel. De aangeboden diensten zijn eerder bescheiden. Twee baanvakken van de geëlektrificeerde lijn 25, Brussel-Antwerpen, zijn hersteld, nl. Brussel-Mechelen (Kanaal) en Duffel-Antwerpen; er rijdt één trein om het uur en tussen Mechelen en Duffel is er een autobusdienst. De « stoomlijn » (nu lijn 27) is volledig hersteld en de dienst wordt aangevuld met 3 semidirecte treinen Brussel-Antwerpen. Elders rijden er over het algemeen twee stoptreinen per dag, zelden meer. Er zijn dagelijks twee treinen van Brussel naar Luik, Oostende, Doornik, Bergen, Charleroi en Namen. De treinen van Brussel naar Doornik rijden door tot Rijsel (het Noorden van Frankrijk komt onder het militair bestuur van Brussel) en er is een stoptrein Bergen-Maubeuge. De

25 Antwerpen - Mechelen - Brussel (Bruxelles) 25

1° ELEKTRISCHE ZUIGE
1° ELEKTRISCHE TREINEN
1° TRAINS ÉLECTRIQUES

Fahrplan gültig bis 1. Januar.
Uurrooster geldig tot 1. Januari.
Horaire valable jusqu'au 1^{er} janvier.

Antwerpen (Centraal).....	758	760	762	763	765	766	767	768	768
Mechelen (Antwerpen).....	800	813	820	—	759	718	735	805	816
Morisset (Schaarbeek).....	503	818	—	—	—	721	—	—	821
Uude-God.....	801	820	—	—	—	753	—	—	823
Willebroeck.....	510	820	—	—	—	753	—	—	824
Willebroeck (Kazerne).....	515	820	—	—	—	729	—	—	829
Duffel.....	817	820	—	—	—	758	—	—	835
Ni-Kalelijne-Waver.....	520	828	—	—	—	738	—	—	838
Mechelen (Beckerspoel).....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mechelen.....	527	840	852	—	722	748	752	822	843
Mechelen (Kanaal).....	545	810	—	701	720	731	801	831	801
Wervic.....	543	810	—	—	728	755	—	—	828
Willebroeck.....	550	820	—	—	728	759	—	—	828
Vervic.....	555	820	—	734	741	805	—	—	835
Willebroeck (Hada).....	555	821	—	734	744	808	—	—	838
Schaarbeek.....	605	826	—	—	745	748	810	—	843
Bruxelles (Nord).....	607	838	—	726	745	751	818	848	848
Bruxelles (Nord) A.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Antwerpen (Centraal).....	710	712	714	768	718	768	718	720	770
Mechelen (Antwerpen).....	805	826	1005	1016	1025	—	1105	1126	1205
Morisset (Schaarbeek).....	—	—	—	1021	—	—	—	—	1221
Uude-God.....	—	830	—	1025	—	—	1126	—	1225
Willebroeck.....	—	—	—	1025	—	—	—	—	1228
Mechelen (Kazerne).....	813	—	—	1028	—	—	—	—	1229
Duffel.....	—	—	—	1038	—	—	—	—	1235
Ni-Kalelijne-Waver.....	—	—	—	1038	—	—	—	—	1238
Mechelen (Beckerspoel).....	822	822	1043	1052	—	1122	1122	1202	1243
Mechelen.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mechelen (Kanaal).....	821	1001	1031	—	1101	1122	1131	1201	1201
Wervic.....	—	—	—	—	1126	—	—	—	1226
Willebroeck.....	—	—	—	—	1126	—	—	—	1229
Vervic.....	—	—	—	—	1128	—	—	—	1231
Willebroeck (Hada).....	—	—	—	—	1138	—	—	—	1235
Schaarbeek.....	—	—	—	—	1140	—	—	—	1243
Bruxelles (Nord) A.....	849	1019	1049	—	1119	1149	1149	1219	1249
Bruxelles (Nord).....	—	—	—	—	—	—	—	—	—

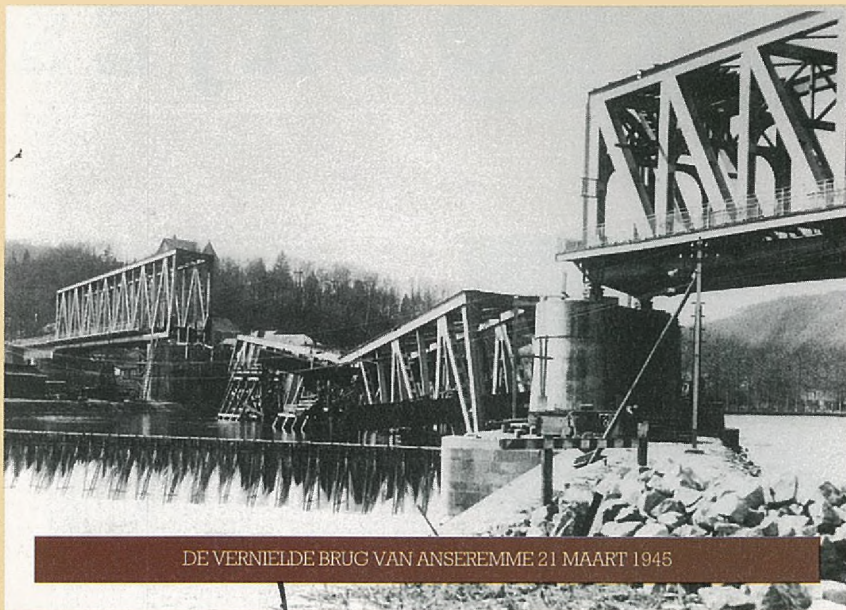
LIJN 25 UIT HET SPOORBOEKJE VAN
15 AUGUSTUS 1940

geëlektrificeerde lijn Brussel-Leopoldswijk - Tervuren, die van de gevechten gespaard bleef, biedt een vrij goede dienstverlening (een trein per uur of per half uur).

Op 6 oktober verschijnt het spoorboekje opnieuw in zijn vooroorlogs formaat; de (B) is echter verdwenen en in de plaats ervan staat WVD en de vermelding Amtliches Kursbuch. Het kost 5 frank.

Op de lijn Brussel-Antwerpen moeten de reizigers tussen Mechelen (Kanaal) en Mechelen (station) een eindje lopen omdat de Vierendeekbrug nog niet hersteld is.

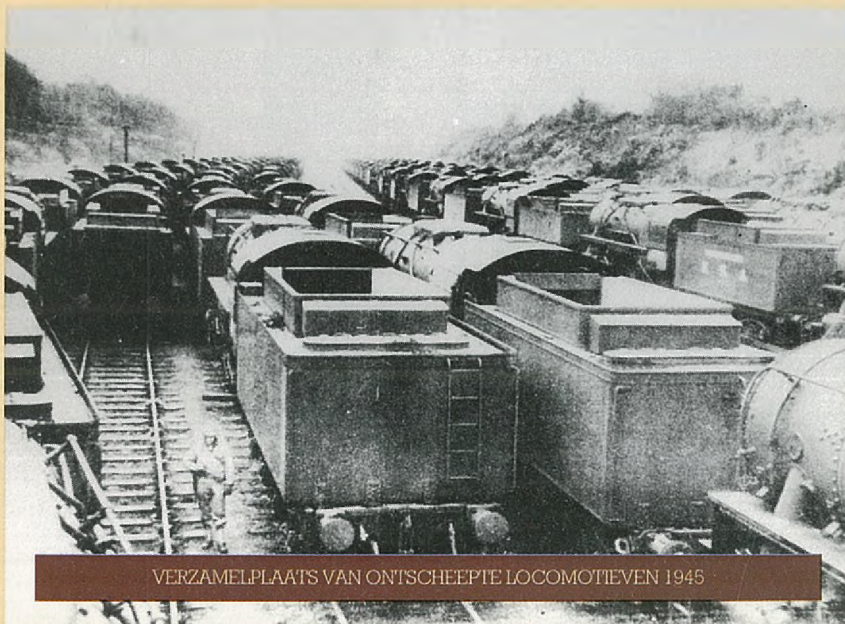
De grote assen worden door twee « semidirecte treinen » per dag bediend. De bezetter past die treinen aan door hun nummer te laten voorafgaan door de letter D, zoals op het Duitse net. Ze



DE VERNIELDE BRUC VAN ANSEREMME 21 MAART 1945

verbinden Brussel met Hasselt, Verviers, Oostende, Kortrijk, Rijsel, Bergen, Charleroi en Luxemburg. Er zijn ook twee D-treinen Luik-Namen-Charleroi. Het valt op dat de treinen Brussel-Charleroi uit Leopoldswijk vertrekken en dat het station Brussel-Groendreef dat voor de oorlog enkel tijdens de week voor de spitsuurtreinen open was, permanent gebruikt wordt, ook op zondag, als vertrekpunt voor de treinen Brussel - Dendermonde. Er zijn geen dienstregelingstabellen voor internationale treinen, maar toch rijden er twee D-treinen Brussel - Amsterdam (geen tijden opgegeven voor het Nederlandse traject).

Op 15 december 1940 verschijnt een nieuw spoorboekje in dezelfde vorm. Het is wat dikker dan het vorige. De nieuwigheden staan op twee rode bladzijden: de D-treinen Brussel - Oostende en Brussel - Kortrijk vertrekken voortaan uit Brussel-Zuid in plaats van uit Brussel-Noord; voor de dienst Brussel - Charleroi is Brussel-Zuid opnieuw het vertrekstation; de geëlektrificeerde dienst Brussel - Antwerpen met overstap te Mechelen (Kanaal) zal vanaf 2 januari 1941 van begin- tot eindpunt rijden en zal bij die gelegenheid opnieuw bediend worden zoals voor 10 maart 1940 (2 directe treinen per uur, een of twee stoptreinen per uur, enkele «semidirecte treinen» tijdens de



VERZAMELPLAATS VAN ONTSCHEEPTIE LOCOMOTIEVEN 1945

spitsuren). In het spoorboekje dat we raadpleegden, vonden we echter een persknipsel waarop stond dat lijn 25 pas op een latere datum van begin- tot eindpunt berijdbaar zal zijn...

In dit spoorboekje vinden we opnieuw de internationale dienstregelingen. Naast de in de uitgave van oktober al vermelde treinen (Brussel naar Amsterdam, Rijsel, Luxemburg) zijn er ook rechtstreekse verbindingen naar Parijs en Duitsland opgenomen. Richting Parijs vertrekt er een exprestrein om 7.50 uur uit Brussel-Zuid (de reis duurt bijna 7 uur), een andere trein komende uit Keulen rijdt 's namiddags en twee treinen, de ene uit Berlijn, de andere uit Keulen, verbinden 's nachts de twee bezette hoofdsteden. De drie laatstgenoemde treinen passeren in Brussel-Noord. Verder is er nog een ochtendtrein uit Brussel naar Keulen en een dagtrein die van Parijs via Charleroi, Namen en Luik van Parijs naar Keulen rijdt. In die trein lopen slaap- en restauratierijtuigen, maar ingevolge een beslissing van de Duitsers en in weerwil van de ondertekende overeenkomsten, komen er rode rijtuigen van het Duitse Mitropa in de plaats van de blauwe rijtuigen van de Internationale Slaapwagenmaatschappij, die voortaan op Frans grondgebied blijven. We vermelden nog een eerder ongewone verbinding, een D-trein Brussel Namen - Dinant - Hastière - Mariembourg - Chimay - Anor (Frankrijk). Als bestemming van die trein is Nancy opgegeven maar voorbij Anor worden er geen tijden meer vermeld! Het is waarschijnlijk de enige keer dat er op lijn 156 een rechtstreekse trein vanuit Brussel zal gereden hebben. Op de binnenlandse lijnen is de dienst heel wat uitgebreider; semidirecte treinen en stoptreinen worden op heel wat lijnen toegevoegd, hoewel onder het nummer van bepaalde treinen een zwart bolletje erop wijst dat de desbetreffende trein «voorlopig niet rijdt». De snelheid ligt gevoelig lager dan voor de oorlog; de beste treinverbinding Brussel - Namen duurt bijvoorbeeld 67 minuten; in 1939 was dat 48 minuten.

Brussel – Oostende wordt in 2 uur en 6 minuten afgelegd; in 1939 was dat 1 uur 15 minuten. Voor de elektrische treinverbinding Brussel – Antwerpen is het verschil gering (35 minuten tegen 31).

Ten slotte vermelden we nog een nieuwigheid waarop ongetwijfeld de bezetter zal hebben aangedrongen: op de laatste bladzijde van het spoorboekje zijn de vertreksporen vermeld van de treinen uit Antwerpen (Centraal), Brussel (Zuid, Noord en Leopoldswijk), Charleroi (Zuid), Gent (Sint-Pieters), Luik (Guillemins), Leuven en Namen.

Het spoorboekje van 4 mei 1941 (dat in feite maar op 5 mei van kracht wordt) omvat enkele nieuwigheden in internationale dienst. De dagexpres Parijs – Brussel – Keulen wordt een Parijs – Brussel – Amsterdam en de tweede nachttrein Parijs – Keulen wordt facultatief en rijdt over Charleroi en Namen; verder komen er nog bij: Rijsel – Brussel – Keulen en Brussel – Keulen – Wenen met slaaprijtuigen Brussel – Würzburg. De verbinding Brussel – Nancy gaat niet langer over Mariembourg – Anor maar over Givet – Charleville. Een tweede trein Brussel – Charleville rijdt 's namiddags. Ook het binnenlands verkeer wordt verbeterd, hoewel er nog altijd enkele treinen zijn die «voorlopig niet rijden» (het zwarte bolletje is vervangen door een wit St.-Andreas kruis met zwarte rand).

Laten we een ogenblik stilstaan bij het spoorboekje van 6 oktober 1941. Hoewel de omslag nog altijd de titel

Eisenbahnbetriebsdirektion Brüssel draagt, vindt men er ook de (B) van voor de oorlog terug. Een hart onder de riem voor de patriotten.

Dit spoorboekje heeft het rijkste treinaanbod van de hele bezettingsperiode. Het internationaal verkeer blijft op het peil van de maand mei; er wordt echter een ongewone verbinding toegevoegd, nl. een trein Brussel-Noord (vertrek 23 uur) – Namen – Givet – Charleville –

W.V.D. Eisenbahn-Betriebsdirektion Brüssel (B)

Fahrpläne der Reisezüge

ab 15. August 1940
(Neue Ausgabe)

PREIS: 1 Fr.

Horaires des Trains de voyageurs

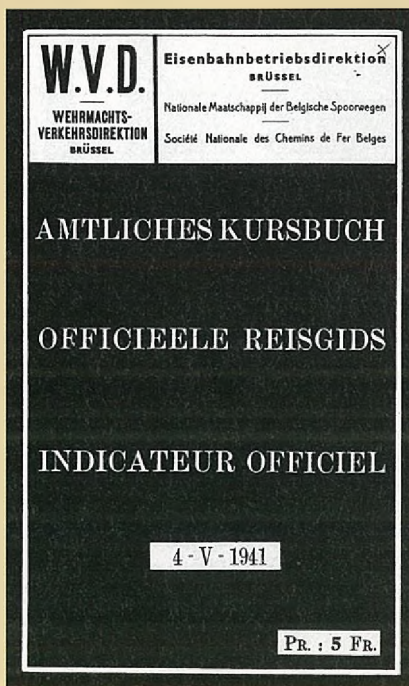
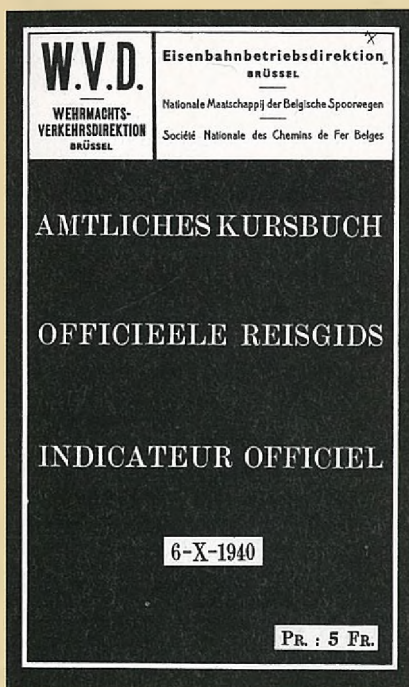
à la date du 15 août 1940
(Nouvelle édition)

PRIX: 1 Fr.

Uurregeling der Reizigerstreinen

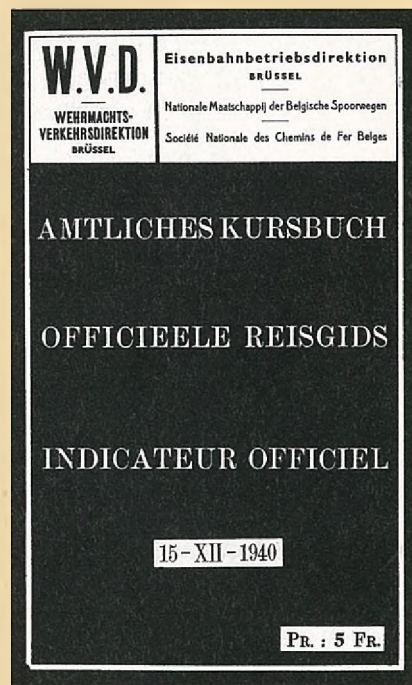
op 15 Augustus 1940
(Nieuwe uitgave)

PRIJS: 1 Fr.



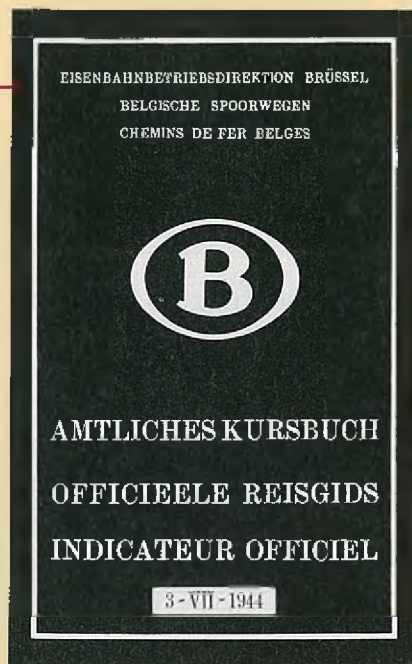
Nancy – Belfort – Dijon (aankomst 14.42 uur).

De binnenlandse diensten worden verbeterd, voor zover de NMBS-leiding nog over middelen beschikt, nadat aan de Duitse



militaire eisen is voldaan. De vermeldingen «rijden voorlopig niet» zijn verdwenen. Zoals al is gezegd, evenaart de dienst op lijn 25 bijna het aanbod van voor 10 mei 1940; op lijn 36 telt men elke dag vier exprestreinen

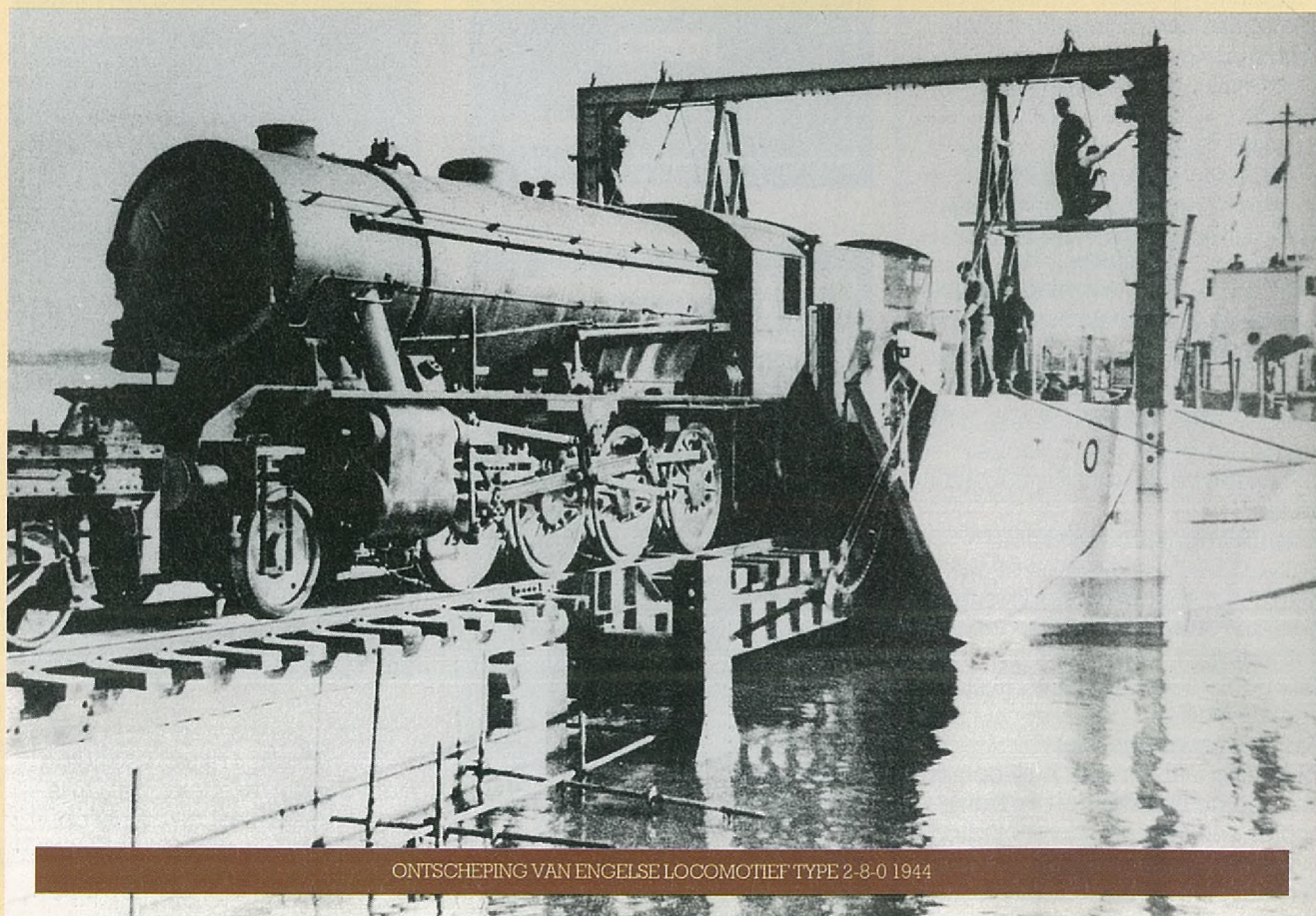
Brussel – Leuven – Luik – Duitsland en vijf «semidirecte treinen»; op lijn 50 drie «directe treinen» naar Oostende (waarvan een stoptrein vanaf Gent) en zes andere treinen naar Gent waarvan er twee op lijn 73 als stoptrein doorrijden tot Duinkerke; drie «semidirecte treinen» naar Kortrijk op lijn 89 en vijf naar Doornik op lijn 94 (vier ervan rijden door tot Rijsel); op de lijn Brussel – Bergen drie exprestreinen naar Parijs en vier semidirecte treinen; lijn 124 telt vijf semidirecte treinen en een rechtstreekse exprestrein Brussel – Charleroi; van Luik naar Charleroi vier semidirecte treinen plus de exprestrein Keulen – Parijs; er zijn negen treinen Brussel – Namen met haltes in Ottignies en Gembloers, plus de laatavondexpres naar Dijon. Het is onbegonnen werk alle stoptreinjecten te vermelden. De dienst is «aanvaardbaar» op alle lijnen. Op allemaal? Ja, behalve die welke de plaatsen aandoen die door het naziregime brutaal werden ingelijfd. Het Derde Rijk heeft met geweld de Oostkantons geannexeerd en



FRONTPAGINA VAN HET SPOORBOEKJE VAN 3 JULI 1944

van al de lijnen daar vinden we enkel de verbinding Stavelot – Malmédy terug met twee dagtreinen. Bovendien werden een tiental gemeenten in het Oosten van de provincie Luik geannexeerd: Montzen, Plombières, Moresnet, Gemmenich, Welkenraedt... Lijn 23 loopt maar tot Remersdaal, lijn 38 tot Aübel; verderop naar Montzen behoort het net tot de Reichsbahn.

Het station Welkenraedt op lijn 36 wordt geschrapt, de politie- en douanecontroles gebeuren in Dolhain (Gileppe) en in Herbesthal. Aangezien het Groothertogdom door het Hitler-rijk werd geannexeerd is Trois-Vierges op lijn 42 Uffligen geworden. Maar de winter 1941-42 is hard, zeer hard voor de Duitse troepen die voor Moskou begeven onder de kou. Het Derde Rijk loopt zijn eerste nederlagen op en de slechte militaire toestand heeft zijn weerslag op ons net. In het spoorboekje van 15 december 1941 wordt de verbinding Brussel – Wenen facultatief. In binnenverkeer worden verscheidene directe of semidirecte treinen op heel wat lijnen afgeschaft. De stoptreindiensten zijn eveneens getroffen; vooral in de daluren zijn heel wat treinen afgeschaft. Er volgt nog meer snoeiwerk dat wordt aangekondigd in een bijvoegsel van januari 1942. In het spoorboekje van 4 mei 1942 wordt die tendens bevestigd. De internationale treinen Rijsel – Keulen en Brussel – Dijon worden



ONTSCHEPING VAN ENGELSE LOCOMOTIEF TYPE 2-8-0 1944



CHEMINS DE FER BELGES
BELGISCHE SPOORWEGEN

HORAIRES des trains de voyageurs

à partir du 15-9-1944

UURREGELING der reizigerstreinen

van af 15-9-1944

En regard des circonstances actuelles, la Société Nationale des Chemins de fer belges se trouve dans l'obligation d'apporter des modifications à ses horaires. Les voyageurs sont priés de se renseigner dans les stations.

Ons op de huidige omstandigheden, kan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen zich verplicht zien, wijzigingen aan deze uurregelingen te brengen. De reizigers worden verzocht zich tot de stations te wenden.

SIGNES ET ABRÉVIATIONS

+ = Train simultané
M = Train supprimé

Les dimanches et jours suivants : 1 Janvier, lundi de Pâques, Anniversaire de la Patrie, 11 Juin (Fête Nationale), 18 août (Assommoir), 1 novembre (Toussaint) et 25 décembre (Noël).

TEKENEN EN AFKORTINGEN

+ = Trein die rijdt op
M = Trein die niet rijdt op

Zondagen en op 1 Januari, teneinde Pasen, dag, 11 Juni (Natiefeest), 18 augustus (O. L. V. Heensvaart), 1 November (Allerheiligen en 25 December (Kerstdag).

FRONTPAGINA VAN HET SPOORBOEKJE VAN 15 SEPTEMBER 1944

maand na de landing van de Geallieerden in Normandië verschijnt nochtans het laatste spoorboekje uit de bezettingsperiode. Het is gedateerd 3 juli 1944. Men vindt er vanaf Brussel-Noord een enkele exprestrein naar Parijs (7.31) en een andere naar Keulen (7.35). Vanuit Brussel-Leopoldswijk vertrekt er om 6.52 een trein naar Luxemburg; om 8.37 een trein naar Nancy. De binnenlandse dienst is fel ingekrompen. Er zijn nog maar

DIENSTREGELING LIJN 154 UIT HET SPOORBOEKJE VAN 15 SEPTEMBER 1944

154		Jambes - Yvoir		154	
...	...	Jambes	7.22	16.20	...
...	...	Velaine	7.19	16.18	...
...	...	Dave	7.16	16.16	...
...	...	Tallier	7.14	16.14	...
...	...	Rocher de Fréno	7.11	16.11	...
...	...	Lezin	7.08	16.08	...
...	...	Godinne	6.58	15.58	...
...	...	A. Yvoir	6.50	15.50	...
161		Bruxelles (Brussel) - Ottignies - 161		161	
Gemboux - Namur					
6.30	12.30	16.16	17.40	18.30	0
6.36	12.36	16.21	17.45	18.35	0
6.40	12.40	16.25	17.49	18.39	0
6.45	12.45	16.30	17.54	18.44	0
6.50	12.50	16.35	17.59	18.49	0
6.57	12.57	16.42	18.06	18.56	0
7.05	13.05	16.50	18.14	19.04	0
7.15	13.15	16.59	18.23	19.13	0
7.16	13.16	16.59	18.23	19.13	0
7.20	13.20	17.03	18.27	19.17	0
7.25	13.25	17.08	18.32	19.22	0
7.31	13.31	17.14	18.38	19.28	0
7.40	13.40	17.23	18.47	19.37	0
7.50	13.50	17.33	18.57	19.47	0
162		Jambes (Etat) - 162		162	
Ciney - Gemelle - Libramont					
...	...	Jambes (Etat)	6.45	16.16	...
...	...	Dave (Etat)	6.50	16.21	...
...	...	Namur	6.55	16.26	...
...	...	Sart-D'Orval	7.00	16.31	...
...	...	Courvaie	7.05	16.36	...
...	...	Asseno	7.10	16.41	...
...	...	Pisone	7.15	16.46	...
...	...	Natoye	7.20	16.51	...
...	...	Stralée	7.25	16.56	...
...	...	A. Ciney	7.30	17.01	...
...	...	Legson	7.35	17.06	...
...	...	Chapelle	7.40	17.11	...
...	...	Stevensart	7.45	17.16	...
...	...	Hogne	7.50	17.21	...
...	...	A. Marais	7.55	17.26	...
...	...	Jambes	8.00	17.31	...
...	...	Forrières	8.05	17.36	...
...	...	Leuleny	8.10	17.41	...
...	...	Grupont	8.15	17.46	...
...	...	Mirwart	8.20	17.51	...
...	...	Pois-Saint-Hubert	8.25	17.56	...
...	...	A. Natoye	8.30	18.01	...
...	...	A. Libramont	8.35	18.06	...
162		Marbehan - Arlon		162	
...	...	Marbehan	6.40	16.03	...
...	...	Thulinne	6.50	16.13	...
...	...	Houdremont	7.00	16.23	...
...	...	Habay	7.10	16.33	...
...	...	Sandry	7.20	16.43	...
...	...	Fosseuse	7.30	16.53	...
...	...	Houdremont	7.40	17.03	...
...	...	V. Yville	7.50	17.13	...
...	...	A. Arlon	8.00	17.23	...

facultatief. Als «compensatie» rijdt de Brussel - Charleville in de namiddag verder tot Nancy. In binnenlands verkeer zijn er evenwel enkele typische verbeteringen : op woensdag is er een rechtstreekse ochtendtrein Charleroi - Brussel en een avondtrein Brussel - Leuven - Luik. Woensdag is het namelijk beursdag in Brussel en de beurs blijft in volle oorlogstijd erg actief en lokt heel wat industriëlen en handelaars uit de provincie naar de hoofdstad.

In dit spoorboekje krijgen de directe en semirecte treinen in het binnenverkeer opnieuw een zuiver Belgisch nummer van drie cijfers. Er wordt afgestapt van het Duitse model : de «D» gevolgd door twee cijfers .. een teken dat de bezetter de teugels wat viert ? Het volgende spoorboekje verschijnt op 2 november 1942, kort voor de Duitse ineenstorting in Stalingrad en de landing van de Amerikanen in Noord-Afrika. Weinig veranderingen. De Keulen - Brussel - Rijsel rijdt weer dagelijks ; een laatavondtrein Brussel - Rijsel met aansluiting op de Berlijn - Brussel - Parijs wordt echter facultatief. Geen noemenswaardige wijzigingen in het binnenlands verkeer. De spoorboekjes van 1943 (mei en november) blijven ongeveer gelijk. Er wordt echter verder bezuinigd. Een semirect Namen - Brussel wordt bijvoorbeeld stoptrein van Namen tot Ottignies zodat een stoptrein op dit baanvak kan worden afgeschaft.

In tabel 124 zien we dat er op maandagochtend een rechtstreekse trein Brussel - Charleroi en op zaterdag rond de middag een rechtstreekse trein Charleroi - Brussel is opgenomen. Deze treinen vervoeren de arbeiders die werken op de militaire basis in Florennes die door de bezetter werd opgericht. Vanaf eind 1943 en vooral in het eerste semester van 1944 wordt de treindienst al maar vaker verstoord door sabotagedaden van de spoormannen, raids van het verzet en bombardementen door de Geallieerden. Dit heeft tot gevolg dat de werkelijkheid op het terrein volledig afwijkt van de dienstregelingen. Ongeveer een

twee directe treinen Brussel - Gent die als stoptrein verder rijden tot Oostende. De dienstregelingen worden van week tot week al maar theoretischer en zelfs surrealistisch. Het werkelijke verkeersvolume neemt af en dreigt volledig te verdwijnen, maar de bevrijding is gelukkig niet meer veraf.

De vernieuwing laat niet op zich wachten : nauwelijks heeft de bezetter het land verlaten of de NMBS publiceert de «dienstregelingen van de reizigerstreinen vanaf 15 september 1944». Toegegeven, het boekje heeft nog maar weinig om het lijf. Het verschijnt met een slappe omslag en het heeft meer weg van een «supplement». Toch draagt het niet langer het schandelijke opschrift «Eisenbahnbetriebsdirektion Brüssel». En het publiek wordt ervan in kennis gesteld dat «gelet op de huidige omstandigheden, de NMBS zich ertoe gedwongen kan zien deze dienstregelingen te wijzigen». De nieuwe start is nog aarzelend, want het net herstelt zich nog. Op de geëlektrificeerde lijn Brussel - Antwerpen zijn er twee overstappen onderweg maar er zijn drie rechtstreekse treinen via... Aalst, Dendermonde en Boom. Rijtijd : 2 uur, aankomst in Antwerpen (Zuid).

De vijf dagelijkse stoptreinen op lijn 161 rijden niet verder dan Ottignies en op lijn 162 zijn er maar enkele gedeeltelijke diensten, nl. Jambes (Etat) - Jemelle, Jemelle - Libramont en Marbehan - Aarlen. De NMBS, die zich enorm inspant om het net herop te bouwen, zal rekening moeten houden met de prioritaire behoeften voor het vervoer van de legers van de Geallieerden en het nieuwe offensief van de Duitse troepen tijdens de slag van de Ardennen. De hemel klaart echter op en het gordijn valt over vier zwarte bezettingsjaren. Aan de hand van de oude spoorboekjes hebben we deze periode voor de ouderen onder u opnieuw tot leven willen brengen en voor de jongeren die dit alles niet hebben meegemaakt. □