

BESTEMMING FRONT



PAUL VAN HEESVELDE MICHELANGELO VAN MEERTEN
PAUL PASTIELS BART VAN DER HERTEN

BESTEMMING FRONT

SPOORWEGEN IN
BELGIË TIJDENS
DE GROTE OORLOG



INHOUD

- 7** Woord vooraf
- 9** Inleiding



SPOREN IN BELGIË 1835-1913

BART VAN DER HERTEN

- 19** Inleiding
- 19** België in 1830: eerste industriële natie op het vasteland, maar met een beperkte economische slagkracht
- 20** Transportbeleid in de periode 1830-1914
- 20** De spoorwegen als motor van de Belgische industriële ontwikkeling
- 21** Eerste fase: de aanleg van het centrale spoorweginet door de staat (1835-1843)
- 22** Tweede fase: de verdere ontwikkeling van het spoorweginet door private ondernemingen
- 26** Derde fase: nationalisering en vorming van een overheidsmonopolie

SPOORWEGEN EN OORLOGSVOERING: EEN VERSTANDSHUWELIJK?

PAUL VAN HEESVELDE

- 39** Inleiding
- 39** Een valse start? 1835-1870
- 42** De ‘Commission civile et militaire des transports’
- 47** Mobilisatietransporten en bewegingsoorlog:
augustus–november 1914
- 64** Stellingenoorlog en fronttransporten
- 81** De Belgische spoorwegen bij het veldleger
en op het internationale oorlogspad
- 87** Een kleine diaspora: spoorwegpersoneel
in geallieerd gebied
- 94** ‘De binnenscheepvaart ligt stil, de treinen ook.’
Spoorwegen in bezet België
- 108** België bevrijd

TUSSEN HERSTEL EN VERNIEUWING: DE SPOORWEGEN NA DE GROTE OORLOG

MICHELANGELO VAN MEERTEN

- 119** De wederopbouw
- 127** Den Duits zal betalen
- 131** Een Belgisch-Frans spoorwegavontuur
in Ruhrgebied en Rijnland
- 135** De spoorwegen als stabilisator voor
de nationale economie
- 141** Bibliografie en bronnen



WOORD VOORAF

Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd hoog ingezet op de spoorwegen. Voor het eerst speelde de trein een hoofdrol in een grootschalig gewapend conflict, zowel voor de geallieerden als voor de Duitsers.

Een eeuw na het begin van de Grote Oorlog is het moment gekomen om even stil te staan bij enkele van de somberste jaren uit onze geschiedenis en de rol die de trein daarin heeft gespeeld.

‘Bestemming front’ neemt ons mee terug naar die tijd en laat ons kennismaken met een belangrijk hoofdstuk uit de Belgische geschiedenis: de spoorwegen tijdens de Eerste Wereldoorlog. Dit werk wordt rijkelijk geïllustreerd met zo’n 100 historische foto’s en oude postkaarten. Maar ook actuele foto’s tonen de landmerken die door de spoorwegen en de oorlog zijn achtergelaten.

Bij de aanvang van de Eerste Wereldoorlog telden de spoorwegen 80.000 werknemers. Daarmee vormden ze de grootste onderneming van België. In de rangen van de spoormannen vielen uiteindelijk 2.100 slachtoffers.

De schade die de oorlog aanrichtte, was enorm: van de 4.300 km spoorlijnen werd 1.500 km vernietigd of onbruikbaar, bijna 400 bruggen lagen in puin en de grootste rangeerstations waren buiten dienst. Van de 1.450 stations en stopplaatsen waren er 593 ontoegankelijk. Er bleven slechts 1.700 van de 4.370 locomotieven over, het aantal rijtuigen was van 8.129 teruggevallen tot 1.068 en het aantal goederenwagens van 94.700 tot 33.300.

In naam van de NMBS en van haar personeelsleden wil ik de auteurs danken voor het onderzoek dat zij in het kader van dit boek deden.

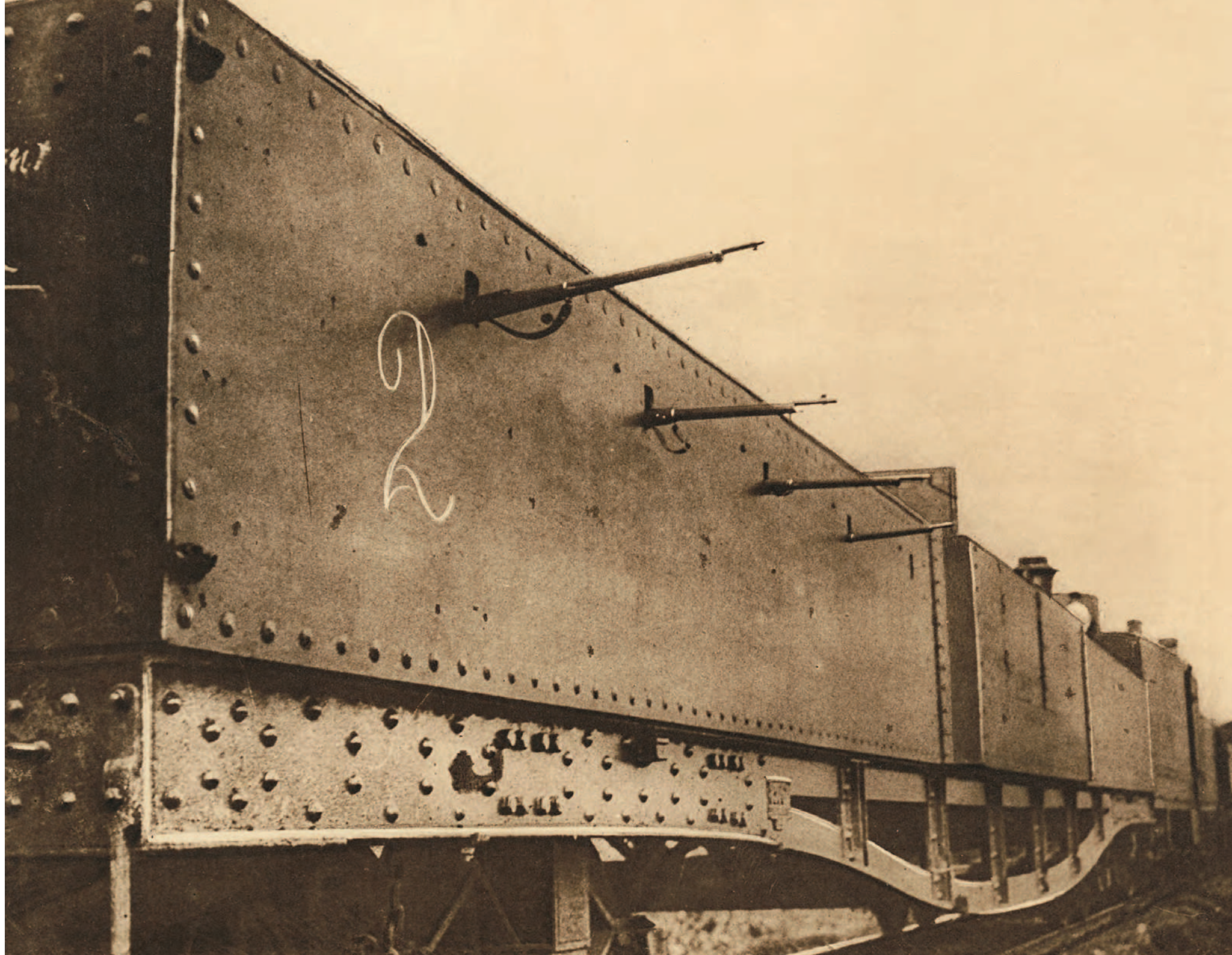
Ik wens de lezers van dit boek alvast een boeiende ontdekkingstocht van een minder gekend hoofdstuk van de Belgische geschiedenis.

Jo Cornu

Gedelegeerd bestuurder van de NMBS

← p. 2 Locomotief 122 van de Société des chemins de fer de la Flandre occidentale blijft gedurende de hele oorlog in Kaaskerke staan. De brug wordt gebruikt als observatiepost. Zie ook de foto’s op bladzijden 79 en 140. (Brussel, verzameling P. Pastiels)

← De Duitsers laten bij hun terugtocht grote voorraden levensmiddelen en goederen achter. De bevolking vult haar noden aan, november 1918. (Brussel, verzameling P. Pastiels)



INLEIDING

De Grote Oorlog vormt de sluitsteen van een lange evolutie waarin conflicten steeds massaler worden en op een industriële leest geschoeid zijn. Het geweld escaleert, de middelen om elkaar te doden nemen hand over hand toe, nieuwe technieken zaaien dood en vernieling. Honderdduizenden burgers en soldaten sterven.

De logistieke inspanning om mensen en middelen te verplaatsen – nodig voor het voeren van die oorlog – is een vergeten aspect. De mobilisatie van het Belgische leger, het troepentransport en de bevoorrading van de strijdende partijen leggen een bijzonder zware druk op het spoorwegsysteem. Het transportmiddel dat in de 19de eeuw is geroemd als een prachtig instrument om volkeren nader tot elkaar te brengen en de vrede in Europa te bewerkstelligen, en dat maatschappelijke en economische ontwikkelingen in een stroomversnelling brengt, wordt onontbeerlijk voor de bevoorrading van de stellingenoorlog.

Dit boek gaat voor het eerst in op het gebruik van spoorwegen in België aan beide zijden van het front. Daarbij peilen we niet alleen naar de officiële geschiedenis van het spoor, maar gaan we ook op zoek naar de rol die het spoorvervoer speelt in het leven van alledag; hoe uitgeweken spoorwegmannen leven in Frankrijk, hoe de wereld van de burgerbevolking krimpt omdat de bezetter de verplaatsingsmogelijkheden steeds meer inperkt. Ook de nadagen van de oorlog

komen in beeld, en de wijze waarop tijdens de naoorlogse periode het spoornet geleidelijk wordt hersteld.

Wellicht is de Grote Oorlog de eerste oorlog die zo uitgebreid op foto is vastgelegd. Het ligt voor de hand dat ook de spoorwegen regelmatig in beeld komen, gezien hun cruciale rol in de grootschalige bevoorrading van het front en hun alomtegenwoordigheid in het landschap. Door de oorlogsjaren heen worden stationsgebouwen tot puin geschoten en raken locomotieven vernield: tragische getuigen van het menselijk leed in en om de frontlijn.

Ook vandaag nog verwijzen elementen in het landschap naar de spoorwegen tijdens de oorlog. Fotograaf Philippe Debeerst gaat op zoek naar die laatste getuigen, sommige nog amper als spoorweg-site herkenbaar. Daarmee brengt dit boek de beide kanten van het verhaal: de woorden en de beelden van een vergeten spoorweg.

Paul Van Heesvelde
Michelangelo van Meerten
Paul Pastiels
Bart Van der Hertem

← Een pantsertrein neemt een stelling in op de spoorlijn Brussel-Denderleeuw-Gent, Aalst, september 1914. (Brussel, verzameling P. Pastiels)





- ↑ Schaarse seinrichting, vergeten bij de uitbraak van de lijn 63. Die lijn was cruciaal in de bevoorrading van het Duitse front.
(foto Philippe Debeerst)
- ← Het stationsgebouw van Westrozebeke, zwaar vernield tijdens de Eerste Wereldoorlog, werd nadien heropgebouwd.
De lijn werd uitgebrouwen in 2005. (foto Philippe Debeerst)



- ↑ Een vergeten kilometerpaal langs de lijn 63 te Kortemark. Het vredige landschap staat in schril contrast met de grote bevoorradingsovernames van het Duitse leger langs deze spoorlijn. (foto Philippe Debeerst)
- De voormalige spoorlijn 62 tussen Oostende en Torhout was een zeer belangrijke schakel in de Duitse bevoorrading van het front. (foto Philippe Debeerst)

FERNEGEM







← In Staden is een honderdtal meter spoor van de voormalige lijn 63 als stille getuige achtergebleven; langs deze lijn zorgden Duitse spoorwegtroepen voor de bevoorrading van een deel van het westelijk front.
(foto Philippe Debeerst)

S^tMARTIN TERGNIER 180 UNITÉS

D^e S^e LOCAL 160 D^e

NORD BELGE



*M^r
Lévin Léopold
Le 18 avril 1898
Nord - Belge*

• 1 •

SPOREN IN BELGIË
1835-1913

———— BART VAN DER HERTEN ————



Inleiding

Wanneer België in 1914 betrokken raakt in de Eerste Wereldoorlog staat het land aan de spits van de economische ontwikkelingen in Europa. Sinds zijn onafhankelijkheid in 1831 heeft België een stormachtige evolutie doorgemaakt. Die wordt gestuurd door bodemrijkdommen, de gunstige handelspositie in Noordwest-Europa, openheid voor nieuwe technologieën en handel, een actief economisch beleid door de overheid en, niet het minst, door een transport- en spoorwegrevolutie. In 1913 beschikt België over een zeer dicht spoorwegnet, een bijzonder goede weginfrastructuur en een groot aantal bevaarbare waterwegen. In dit hoofdstuk schetsen we de ontwikkeling van de Belgische transportinfrastructuur. In het volgende hoofdstuk zal blijken dat die niet bepaald gericht is op de ondersteuning van militaire activiteiten.

België in 1830: eerste industriële natie op het vasteland, maar met een beperkte economische slagkracht

De situatie van België rond 1830 wordt gekenmerkt door een aantal factoren die tijdens de 19de eeuw gunstig inwerkten op de industriële revolutie en de economische ontwikkeling in het algemeen. Ten eerste vindt een doorgedreven mechanisering plaats van industrietakken zoals de textiel-, steenkool- en metaalnijverheid. Ten tweede kunnen grondstoffen die in grote mate aanwezig zijn, steeds efficiënter worden ontgonnen. Tegelijk met deze mechanisering ontstaan industriële groeipolen – Gent, Luik, Charleroi,

Bergen – met daarnaast twee tertiaire centra: Brussel als hoofdstad en Antwerpen als havenstad. Voorts is er een hoogontwikkelde landbouw, vooral in het Vlaamse landsgedeelte.

De economische ontwikkeling wordt gunstig beïnvloed door de aanwezigheid van een goedgeschoolde arbeidersklasse en een arbeidsreserve op het platteland. Industriële ondernemers nemen technologie over uit het buitenland en vertonen een groot eigen innoverend vermogen. Daarbij komen innovaties in het ondernemerschap en in het bank- en financiewezen. Door de reële stijging van het inkomen sinds het einde van de 18de eeuw neemt de vraag naar industriële producten toe, een ontwikkeling die nog wordt versterkt door de economische groei in andere Europese landen. Bij de onafhankelijkheid in 1830 is aan een groot aantal voorwaarden voldaan om een economische expansie mogelijk te maken.

Belangrijk in deze vroege industriële ontwikkeling van België is het transportvraagstuk. Transport is in de begindagen van de onafhankelijkheid noch interregionaal, noch nationaal geïntegreerd in netwerken waarin de diverse modi – wegvervoer, binnenscheepvaart en later ook spoorwegen – op elkaar zijn afgestemd. Sommige regio's zijn moeilijk bereikbaar, zeker in de winter. Verbindingen naar het buitenland zijn beperkt. Het economische potentieel van landbouw en industrie kan daardoor niet volledig worden geëxploiteerd. Weliswaar is België, vergeleken met andere Europese landen, relatief goed voorzien van wegen en bevaarbare waterwegen, maar onvoldoende om te zorgen voor een internationale economische slagkracht.

← p. 16 Personeel van het depot van Saint-Martin (Nord-Belge) op de foto in 1888. (NMBS, Archief en Fototheek)

← Feestelijke opening van de lijn Brussel-Mechelen, station van Brussel-Groendreef, 5 mei 1835. (Mechelen, verzameling G. Bertrand)