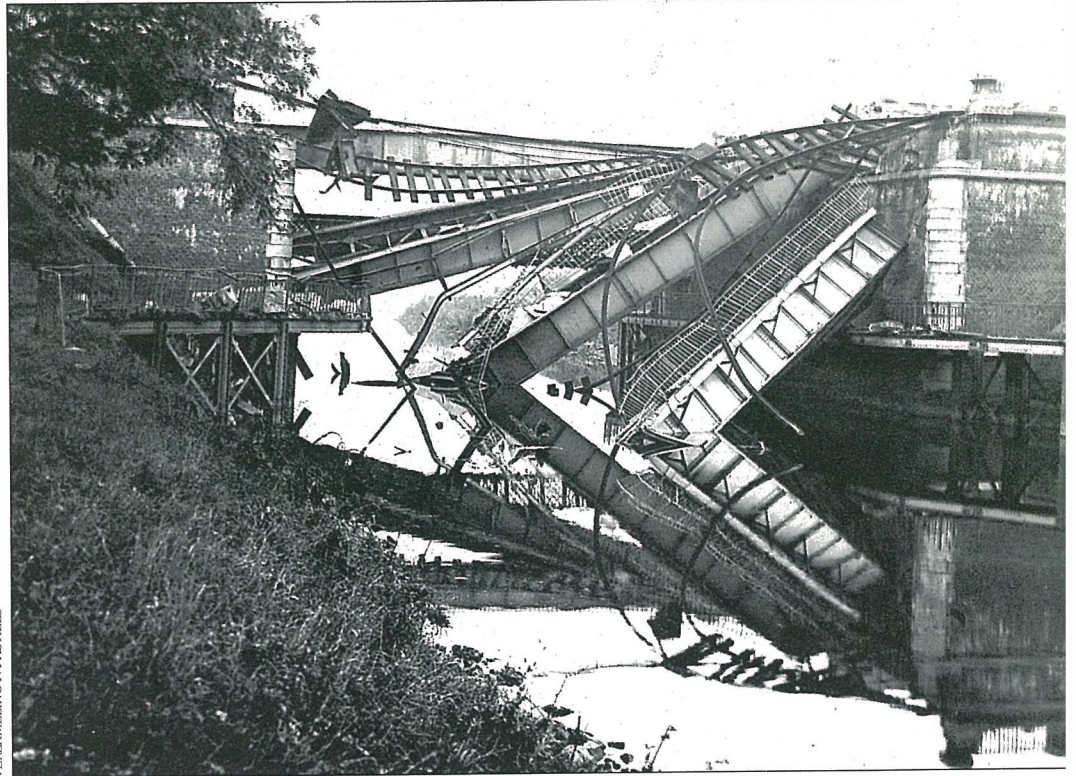


DE EERSTE DAGEN VAN WERELDOORLOG II

Naar documenten uit het spoorwegmuseum

G. NEVE - J. THYS

Over de spoorwegactiviteiten tijdens deze eerste dagen van de achttiendaagse veldtocht worden in het spoorwegmuseum enkele documenten bewaard. Ze werden verzameld door Hoofdingenieur, Adjunct van de Directeur, Henning die in mei 1940 op de Exploitatiedienst werkte. Uit zijn gegevens putten we volgende situatieschets.



VERZAMELING P. PASTIELS

Spoorwegadministratie en legerleiding werkten die dagen nauw samen. Zowat overal werden legerofficieren ingezet om de militaire operaties te coördineren met het spoorwegverkeer. Overkoepelend orgaan was de Spoorwetcommissie, waarin Directeur-Generaal Rulot zetelde. Deze laatste liet zich verder ook in met de specifieke spoorwegproblemen. Hierin werd hij bijgestaan door Adjunct-Directeur-Generaal Lamalle, die zich, zeker vanaf 14 mei 1940 in Oostende bevond. Diezelfde dag verhuisde Directeur-Generaal Rulot met zijn medewerkers naar Gent omdat de geallieerde legers meer teruggetrokken posities innamen. Wegens deze verslechterde oorlogssituatie werd de idee geopperd om de Fransen te contacteren voor een eventuele evacuatie. Verder vaardigde Directeur Lamalle een *inwendig bevel* uit, waarbij het personeel verzocht werd in hun bureau te blijven om *zodanig onmiddellijk door de gegeven bevelen te kunnen bereikt worden*. Aansluitend hierop werd een permanentiedienst opgericht die in twee uur al de spoormannen kon bereiken. Verder besliste de Adjunct-Directeur-Generaal om tweemaal per dag de gebeurtenissen te bestuderen aan de hand van de inlichtingen, verzameld door de Dispatching, en met behulp van kaartjes, waarop de netsituatie aangeduid werd.

Het terugtrekken van onze troepen had ook voor gevolg dat beslist moest worden welke bevoorradingsinstallaties te handhaven waren. Voor de stoomlocomotieven kwamen Haine-Saint-Pierre en Merelbeke in aanmerking. Hier was nog brandstof genoeg.

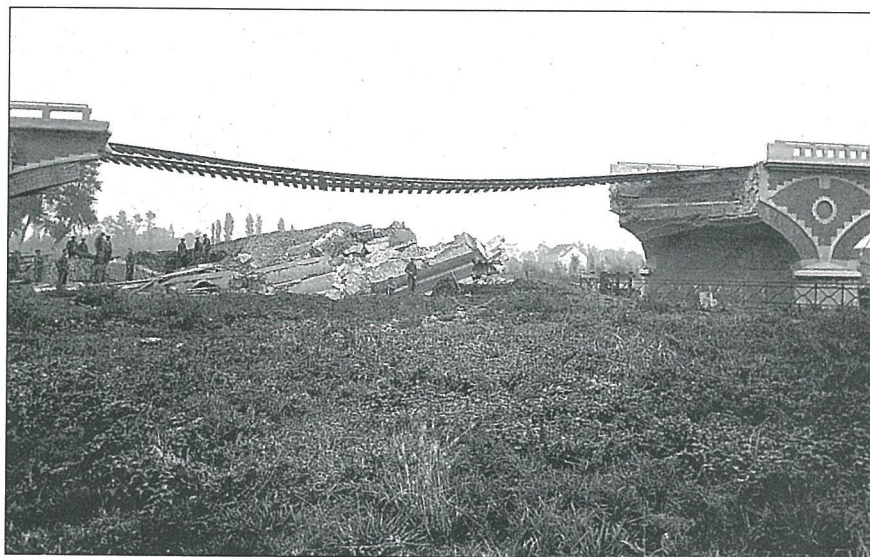
Toch diende het probleem van de latere kolenaanvoer bestudeerd te worden. Anderzijds begonnen toen ook de evacuatietreinen te rijden. Evacuaties naar Frankrijk waren noodzakelijk om strategische en economische redenen. En het betrof hier niet alleen spoorwegmaterieel. Ook vanuit de ondernemingen en fabrieken legde de NMBS de volgende dagen talrijke vluchtritten in om belangrijke goederen uit handen van de vijand te houden. Hierbij kwamen dan nog de militaire vervoeren en de vluchtelingentreinen. Het was dus niet verwonderlijk dat het spoorwegverkeer op meerdere plaatsen in de knel geraakte; temeer daar het net door de Nazi-veroveringen steeds kleiner werd en vermits de Duitse luchtmacht de spoorlijnen bombardeerde.

De spoorlijnen konden deze drukte niet verwerken en op 15 mei raakte de verbinding Lichtervelde – Adinkerke verzadigd. Dadelijk werd besloten het verkeer via leper en Kortrijk om te leiden en de treinen met vluchtelingen niet meer naar Oostende te sturen, maar ze rechtstreeks via Moeskroen naar Frankrijk te brengen. Aanvankelijk aanvaardden de Fransen al dit spoorwegvervoer vanuit België. Maar in de namiddag van 15 mei kwam hier een einde aan. Onze Zuiderburen lieten geen vluchtelingenverkeer meer toe afkomstig van de stations Poperinge en Adinkerke. Indien de maatregel van kracht bleef, was verder sporen in het zuiden van West-Vlaanderen onmogelijk. De opgehouden treinen blokkeerden immers de lijnen. Dadelijk werd daarom contact genomen met de Franse militaire overheid. Deze laatste liet weten dat

Het terugtrekken van onze troepen had ook voor gevolg dat beslist moest worden welke bevoorradingsinstallaties te handhaven waren. Voor de stoomlocomotieven kwamen Haine-Saint-Pierre en Merelbeke in aanmerking.

het voor de burgers absoluut verboden was om per trein te vluchten. Enkel de aftochten om nationale redenen mochten langs Tourcoing en Baisieux – volgens een nog te bepalen dienstregeling – Frankrijk binnen. Ondanks deze beslissing waren al de problemen nog niet van de baan, want in de vroege ochtend van de 16de mei waren de lijnen Brussel-Zuid – Doornik en Denderleeuw – Kortrijk – Moeskroen – Tourcoing volledig bezet met stapvoets rijdende treinen. Onze spoorwegverantwoordelijken veronderstelden een oponthoud aan de grens. Maar denkkelijk was het Noord-Zuid verkeer te groot. Immers later werd beslist om alleen nog militaire transporten door te laten. Wel werd nog getracht de geladen wagens en het rollend materieel – in het bijzonder de stoomlocomotieven – dat zich ten oosten van de lijn Brussel – La Louvière – Erquelinnes bevond Frankrijk binnen te krijgen.

Verder besliste de legerleiding om de spoorlijn Mechelen – Dendermonde voor te behouden voor de militaire transporten. Zodoende konden de munitietreinen, opgesteld in Opwijk, Puurs, Willebroek, Zwijndrecht, Lokeren, Boom, Kapellen-op-den-Bos, Baasrode, Londerzeel, Hombeek, Temse, Beveren-Waas en Merchtem, in twee dagen overgebracht worden naar Houthulst. Voor de zich terugtrekkende troepen had het leger eveneens de lijnen Gent – Lichtervelde – Adinkerke en Gent – Kortrijk – Armentières nodig. Toch raakte het verkeer er weer strop door de talrijke vluchtelingentreinen die, niettegenstaande een algemeen verbod, op Groep Gent bleven toekomen. Er werd nu aan verholpen door deze reizigerstreinen op de zijsporen te zetten of ze naar hun vertrekpunt terug te sturen. Wel kregen de vluchtelingen de gelegenheid om hun reis te voet verder te zetten. Of ze dit ongehinderd hebben kunnen doen valt erg te betwijfelen, vermits het vanaf 17 mei 's morgens tot 19 mei verboden was de wegen te gebruiken. Ongeacht al deze drukte waren sommige lijnen nog in dienst voor het dagelijkse reizigers- en goederenvervoer. Op 17 mei 1940 om 11 uur 05 werd de gewone exploitatie evenwel gestaakt. Er mochten nog alleen ritten georganiseerd worden om de lijnen Gent – Kortrijk, Gent – Adinkerke en Brugge – Oostende vrij te krijgen. De volgende treinverplaatsingen zouden door de militaire overheid en de Spoorwetcommissie ingelegd worden. Elk ander spoorwegvervoer was verboden. Treinverkeer dat toen wel aan bod kwam waren ondermeer de munitieverplaatsingen naar Houthulst en de militaire transporten van Gent naar Le Touquet en Avesnes; respectievelijk om gewonden en tanks over te brengen. En vermits de andere Belgische treinen Frankrijk niet meer in mochten, werd



VERZAMELING P. PASTHELS

aan de machinisten opgedragen uit te wijken naar de dichtstbijgelegen stelplaats. De volgende uren werden in beslag genomen door het aan en af voeren van rollend materieel om de noodzakelijke troepenbewegingen naar nieuwe posities mogelijk te maken. Tevens waren de spoorwegverantwoordelijken gedwongen, vooraleer de legereenheden zich terugtrokken, het rollend materieel in veiligheid te brengen. Zulks gebeurde onder andere op 17 mei in het zuiden van het land. Alle locomotieven, rijtuigen en wagens van Haine-Saint-Pierre, Baulers, Luttre, Monceau, Montignies en Bergen werden naar Doornik overgebracht.

Over het verder verloop van deze operatie zijn in het spoorwegmuseum geen gegevens, daar de getypte documentatie van Hoofdingenieur Henning eindigt op 17 mei. Wel vonden we er nog enkele aanwijzingen in over de onaangename werkomstandigheden in die meidagen. Vooreerst was er de vrees voor de luchtbombardementen op de stations en de treinen. Onmiddellijk na zo een gebeurtenis werden al de mogelijke manschappen ingezet om de toestand te herstellen. En de spoormannen mochten tijdens deze werkzaamheden slechts bij luchtaanvallen naast de spoorlijn dekking zoeken. De machinisten daarentegen was dat niet toegestaan. Zij moesten blijven rijden. Als bescherming tegen aanvallende vliegtuigen werd in de leger- en bevoorradingsstreinen wel een open bakwagen met afweergeschut voorzien.

Uit de bewaarde teksten in het spoorwegmuseum blijkt dat de inzet van het spoorwegpersoneel zeer groot was. Spijtig genoeg leverde hun werk niet dadelijk tastbare resultaten op, want op 28 mei 1940 capituleerde België. Toch was de strijd nog niet gestreden. Vanaf nu werkten velen aan het herstel van onze vrijheid. Ze werd in 1945 bekomen mede dank zij de toewijding van de vele spoorwegmannen. □

Op 17 mei 1940 om 11 u. 05 werd de algemene exploitatie gestaakt. Er mochten nog alleen ritten georganiseerd worden om de lijnen Gent – Kortrijk, Gent – Adinkerke en Brugge – Oostende vrij te krijgen.