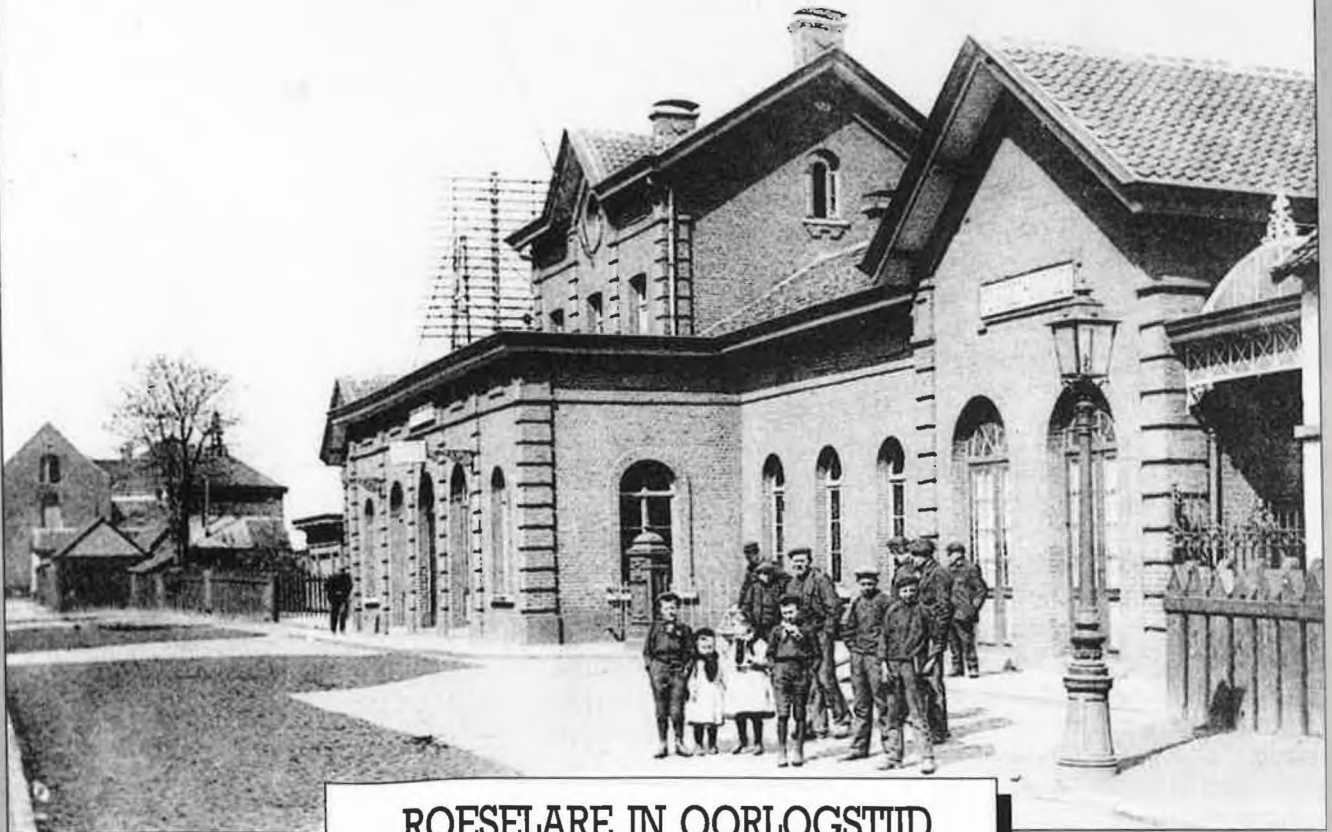




Roeselare De Statie.



ROESELARE IN OORLOGSTIJD

Een sfeerbeeld van het station Roeselare
in de tweede wereldoorlog

Oberfeld-/ Feldk

Oberfeldkommandant
Werbestelle
ROESELARE
(Briefstempel
der Werbestelle)

Bescheinigung Gruppe A Nr. 11/104 über Freistellung vom Arbeitseinsatz im Reich

Der Einwohner (Beruf) Willems (Name) Willems (Vorname)
geb. am 29.12.1914 in Roeselare, Willems
Identitätskarte der Gemeinde Roeselare Nr. 14147
ist auf Grund seiner Tätigkeit als Einwohner 2. Kat.

bei Einwohner, Hof Roeselare
von einer Dienstverpflichtung für Arbeiten im Reich freigestellt.
Diese Bescheinigung gilt nur in Verbindung mit der Identitätskarte.
Sie verliert ihre Gültigkeit bei Aufgabe der Arbeit.



Im Auftrage:

Für Nachträge der Werbestelle

Verlängert bis
29.12.1944
14.1.45
Verlängert bis
31.3.1945
14.1.45

Het station Roeselare, toen nog gelijkgronds, lag op de dubbelspoorlijn Brugge-Kortrijk, aangelegd in 1847. Er ontsprongen twee enkelsporige lijnen die samen afbogen naar het zuidwesten, nl. de lijn naar Ieper en verder naar Poperinge en Noord-Frankrijk, en de lijn naar Menen en verder naar Komen en Noord-Frankrijk (Armentières).

Beide lijnen waren zeer belangrijk voor het vervoer van landbouwprodukten en bouwmaterialen. Op het einde van de oorlog werden de Vi-bommen soms over deze lijnen naar de lanceerbasissen in Noord-Frankrijk vervoerd. Dat gebeurde vooral 's nachts en bij open weer, want deze «gevaarlijke treinen» mochten niet altijd via de kortste weg, te weten de spoorlijn Kortrijk-Menen. Die loopt immers langs het vliegveld van Wevelgem waar er bij goed weer ook 's nachts gevlogen werd. En dat werd onverenigbaar geacht met de doorrit van goederentreinen. Werden ze langs Roeselare omgeleid, dan bleven ze er een paar uur staan om de locomotief te draaien.

Aan de kruising van deze spoorlijnen met de Mandel stond er een watertoren om de locomotieven van water te voorzien. Voorbij het reizigersstation, in de richting Brugge, lag het goederenstation. Er waren drie seinposten. Vanaf de seinpost aan de Ardooiesteenweg volgde en leidde de onderstationschef het volledige treinverkeer. De overwegen naast de seinposten werden bediend vanop de seinpost, terwijl de overwegen op de lijn door overwegwachters bewaakt werden.

MEI 1940-1942

Daar R. Sinnaeve dicht bij de spoorlijn naar Ieper woonde en zijn spoorwegloopbaan bovendien in 1942 in Roeselare begon, weet hij over deze periode wel het een en ander, te meer omdat een oudere collega, M. Moyaert, hem daar nog veel meer over vertelde. Vanaf midden mei '40 kreeg het station enorm veel verkeer te verwerken: Franse treinen met open wagens, Belgisch militair vervoer en overvolle vluchtelingentreinen die slechts langzaam vorderden en overal in de stations dienden uit te wijken en te wachten.

In de periode van 20 tot 25 mei zat Roeselare gedeeltelijk zonder elektriciteit en kan de watertoren niet meer gevoed worden, zodat de brandweer dagenlang water moest leveren aan de locomotieven. In die tijd werd de spoorweg nog zeer centralistisch geleid door het hoofdbestuur in Brussel. Samen met het wijkende Belgische leger trok dit bestuur met heel zijn administratie achteruit. De belangrijkste directietrein stationeerde een

poosje in het station Roeselare, waar menige gevluchte stationskassier zijn kasinhoud kwam deponeren, zodat het spoorwegpersoneel uit de omgeving, dat toen nog om de 14 dagen betaald werd, zijn loon kon ontvangen. Het stationspersoneel, vooral dat van de veiligheid, stond onder grote druk om zonder veiligheidsmaatregelen al dat verkeer toe te laten.

Toen op 22-23 mei het Belgische leger de ineenstorting nabij was, werden echte paniekmaatregelen genomen. Zo werd onder andere de spoorlijn Roeselare-Ieper grotendeels met goederentreinen volgestouwd, als tankversperring. Het duurde dan ook niet lang vooraleer de treinen leeggeroofd waren en alle mechanische delen ontvreemd.

Begin juni kwam het spoorwegverkeer terug op gang. De bezetter richtte een bestuursorgaan van de spoorwegen op, nl het Überwachungsamt, bemand door militairen die in het burgerleven bij de Duitse spoorwegen werkten.

In alle belangrijke stations werd er zo een groep militairen geplaatst met graden gelijk aan die van de Belgische spoorwegbedienden. Zo was er dus een Duitse stationschef naast de Belgische, in die periode een hogere officier.

Aanvankelijk schakelden de Duitsers zich in alle belangrijke functies in, niet zozeer om ze uit voeren maar wel om ze te bevelen.

Naarmate het Duitse leger echter grotere gebieden bezette, vooral na de inval van Rusland in juni 1941, verminderde de Duitse aanwezigheid in de stations. De taken van de Überwachters beperkten zich tot het beheer van het verkeer van militaire konvoien en van verlofgangerstreinen naar Duitsland. De in de stations werkzame Duitsers hadden een rustig leven, maar zaten bestendig met de schrik naar het Russische front gestuurd te worden.

VAN MEI '42 TOT SEPTEMBER '44 : DE BEVRIJDING

Toen R. Sinnaeve in mei '42 in het station Roeselare aankwam, waren er nog een tiental Duitsers. De Duitse chef was nog steeds een hograngsofficier.

R. Sinnaeve kreeg als leerling-klerk geen uniform, wel een groene armband met B-embleem en een Duitse stempel. Zowat alles in het station droeg trouwens een stempel. Bovendien moest hij steeds zijn Schein bij zich hebben voor zijn aanwezigheid in het station en voor het traject tussen zijn woonplaats en het station.

In het meinummer van vorig jaar brachten we reeds in herinnering dat het toen precies 50 jaar geleden was dat de Tweede Wereldoorlog begon. Het tijdschrift Rollarius, het bulletin van het geschieden- en oudheidkundig genootschap van Roeselare en Ommeland* publiceerde een artikel van mevrouw L. Devriese over het station Roeselare in oorlogstijd, gebaseerd op een interview met Roger Sinnaeve, voormalig afdelingschef Transport van het district Noordwest, nu gepensioneerd. Omdat Het Spoor onmogelijk het hele verhaal kan overnemen, volgt er een samenvatting die wellicht ook het juiste sfeerbeeld zal oproepen. Tijdens die oorlogsjaren was de trein niet alleen het belangrijkste vervoermiddel, maar speelde hij ook een belangrijke rol in de oorlogsvoering en de bevoorrading. Hoe de sfeer toen in de stations was, met name in Roeselare, wordt geëvoceerd in dit artikel.

* Verantwoordelijke uitgever: M. De Bruyne, Zegher Maelfaitstraat 31, 8800 Rumbeke

Om de treinen tegen de luchtaanvallen te beschermen voegden de Duitsers soms FLAK-wapens toe (Flugzeug Abwehr Kanonen), die steeds achteraan in de trein geplaatst werden, omdat de locomotief het eerste doelwit was.

Tussen het Duitse en Belgische stationspersoneel waren er geen echte contacten. Het stationspersoneel van hier was trouwens zeer voorzichtig en verrichtte de taken zonder veel ijver, maar ook niet tergend traag.

Het treinverkeer liep in 1942 nog vrij regelmatig en de treinen waren steeds goed bezet. Sommige rijtuigen waren ontzegd aan de Belgische reizigers; die droegen dan een plaat «Nur für Wehrmacht». Ook het goederen- en collivervoer was zeer druk.

De treinen werden getrokken door stoomlocs, die evenwel minder en minder onderhouden werden, zodat lekkende vlampijpen schering en inslag werden. Dit had voor gevolg dat meer en meer reizigerstreinen moesten uitvallen om locomotieven vrij te maken voor goederentreinen en militaire transporten. Op een bepaald ogenblik werd de reizigersdienst zelfs gehalveerd! En ook de slechte zichtbaarheid van de seinen had een vertragend effect.

Er reden toen ook al motorwagens, twee- of vierassige rijtuigen met een honderdtal plaatsen en aangedreven door een dieselmotor. Maar dieselolie begon schaars te worden. Daarom werd er een vergassingsketel voor houtskool aangebouwd die een arm gas produceerde om de motor te voeden. Opmerkelijk was de aanpassing van de Duitsers aan het telefoonnet van de spoorwegen. Er waren hier toen nog enkel cascadelijnen: een boodschap werd telkens aangenomen en doorgeseind van station naar station tot ze ter bestemming kwam. De Duitsers legden rechtstreekse lijnen aan.

In de drukbezette reizigerstreinen spoorden ook smokkelaars met allerlei levensmiddelen en rookartikelen naar de grote steden. Zo werd via de treinen naar Menen, ook smokkeltreinen genoemd, cichorei door vrouwen en kinderen naar Noord-Frankrijk gebracht.

Ook bij de spoorwegen werd er vernuftig gesmokkeld. Zo herinnert R. Sinnaeve zich dat een blijkbaar totaal vernieuwde loc type 7, een testrit maakte van Charleroi naar Moorslede. Het doel was evenwel een partij aardappelen op te halen, maar de locomotief werd stukgeschoten en bleef tot na de Bevrijding in Moorslede staan.

R. Sinnaeve zag menig inwoner uit Roeselare de trein nemen om in Duitsland of Noord-Frankrijk te werken aan de kustverdediging. De meesten deden dat louter voor hun levensonderhoud; zo werd ook het werk in het station niet als hulp aan de vijand aanzien.

Het goederenvervoer was zeer intens: levensmiddelen, brandstoffen, wapens en munitie... werden zelfs met weinig veiligheidsmaatregelen begeleid. Een warme lagerpot of een geblokkeerde rem, die het wiel roodgloeiend zette onder een wagen vol munitie, werd gewoon geblust; uitgezet en na herstelling achtergestuurd. Om de treinen tegen luchtaanvallen te beschermen voegden de Duitsers soms FLAK-wapens toe (Flugzeug Abwehr Kanonen), die steeds achteraan in de trein geplaatst werden, omdat de locomotief het eerste doelwit was. Voor de treinen op de lijnen naar Menen en Ieper moest de locomotief in Roeselare aan het andere einde van de trein geplaatst worden om terug te kunnen vertrekken. De Duitsers eisten stevast dat de FLAK-wapens achteraan geplaatst zouden worden, wat bijkomend en tijdrovend rangeerwerk voor gevolg had.

Beschietingen heeft R. Sinnaeve zelf niet meegemaakt, wel de gevolgen ervan. Op 26 augustus 1944, minder dan twee weken voor de Bevrijding, hadden 12 vliegtuigen rond 8 uur een reizigerstrein op de lijn Roeselare – Menen beschoten en vielen ze wat later een troepentransport in het station aan. Aangezien R. Sinnaeve 's nachts gewerkt had, ging hij pas 's middags naar het station, waar die trein nog op een goederenspoor stond; de doden en gewonden waren echter al geëvacueerd. Grote kraters, waarin op bevel van de Duitsers ettelijke kolenwagens gestort werden, waren in minder dan twee dagen verdwenen. 's Avonds vloog een vliegtuig hoog boven het station om de resultaten van de aanval op te nemen.

De beschieting van de treinen was ook voor de reizigers zeer beangstigend, en menige reiziger kwam na een luchtaanval hulp vragen in het station.

De spoorwegen beschikten trouwens over een eigen luchtalarmsysteem met een telefonische telegramprocedure, dat de naburige stations verbond.

In het station en bij de seinposten stonden er verspreid kleine half verzonken ronde betonconstructies met een puntdak en een stalen deurtje, die plaats boden aan twee tot drie personen. Voor de reizigers waren er schuilplaatsen op de perrons. Na de landing van 6 juni 1944 namen ook de sabotagedaden toe, die het treinverkeer wilden ontredderen. De sabotage gebeurde vooral in de streek van Moorslede, waar er blijkbaar een zeer actieve verzetsgroep aan 't werk was, naar verluidt in samenwerking met het spoorwegpersoneel. Om die sabotages tegen te gaan, had de bezetter in 1943

een spoorwegwacht in het leven geroepen. Het waren burgers-vrijwilligers die geacht werden langs de spoorlijnen te patrouilleren; blijkbaar maar met matig succes.

DE BEVRIJDING IN SEPTEMBER 1944

De gebeurtenissen in Normandië werden met spanning gevolgd en toen op 4 juli de situatie voor de Geallieerden keerde, was er dan ook grote vreugde.

In de dagen van de bevrijding van Roeselare (7 en 8 september) had R. Sinnaeve rust. Toen hij zijn dienst in het station hervatte, stonden er in de wachtzaal al Engelse motorestafetten. Enkele Britse militairen liepen in het station rond en werden naar R. Sinnaeve gebracht omdat hij Engels sprak. Deze militairen behoorden tot het RTO-korps (Railway Transport Office) van het War Department. De officieren waren wel wat afstandelijker, maar de onderofficieren gingen joviaal met het stationspersoneel om, vooral met hen die Engels spraken. In de maanden die volgden, ontstond er tot voldoening van de Britse militaire overheid een goede samenwerking. Reeds bij hun aankomst wekte de correctheid en het flegma van de Geallieerden in het station vertrouwen en zelfs enthousiasme op. Het personeel van het station dat een mondje Engels sprak, droeg een speldje met een 5-hoekige witte ster in een cirkel. Ook in de stad werd dit veel gedragen, vooral door meisjes. Zeer snel na de Bevrijding verschenen op het Belgische net Britse locomotieven en spoorwagens met de kenletters WD (War Department). Het was sober utility-materieel, geschilderd in olijfgroen. Dergelijke locomotieven vond je in de stelplaatsen van Oostende, Brugge en Moeskroen. In 1945 zou de Canadese industrie 300 locomotieven type 29 leveren, die bij de wederopbouw van het land grote diensten zouden bewijzen. Nog voor half september 1944 verbleef er in Roeselare een Canadese pantserdivisie die van Rimini kwam, na maandenlange gevechten in Italië. Die Canadezen werden bij burgers ingekwartierd en verboederden met de Engelsen. Veel van hen zouden later evenwel bij Arnhem sneuvelen, waar ze als versterking naar toe gestuurd werden. In het najaar van '44 was er al opnieuw een behoorlijke treindienst die enthousiast in werking gehouden werd. Wanneer Von Rundstedt op 16 december '44 het laatste Duits offensief in de Ardennen ontketende en aanvankelijk enig succes boekte, kwam er opnieuw onrust

en zenuwachtigheid. Op dat ogenblik was het werkelijk merkwaardig met hoeveel rust en flegma de Britse militairen van het RTO-bureau blijkbaar onverstoord hun taak volbrachten.

Die RTO-militairen bleven tot na het einde van de oorlog in mei '45 in het station, zodat er verrijkende relaties tot stand kwamen tussen stationsbedienden en RTO'ers. Zo kwam er bij R. Sinnaeve regelmatig een Brits militair die vertelde dat hij lid was van de Britse menslievende organisatie Toc H. Er werd een Toc H-huis geopend te Roeselare.

De wortels daarvan liggen in de Eerste Wereldoorlog in Poperinge. Op 30 juli 1915 sneuvelde in de omgeving van Ieper de 23-jarige Britse luitenant Gilbert Talbot, de jongste zoon van de bisschop van Winchester. Hij had een broer Neville, die aalmoezenier was en bevriend met Philip Bayard Clayton, eveneens aalmoezenier. De soldaten noemden hem Tibby Clayton, vanwege zijn rond buikje.

Beide aalmoezeniers vonden dat er achter het front ook behoefte was aan meer dan drankhuizen. Om de militairen ook geestelijke ontspanning te kunnen bieden, huurden ze in december 1915 in Poperinge, achter het front een groot herenhuis dat volledig ingericht werd. Het doel was de vrije tijd fatsoenlijk door te brengen en innerlijke rust te geven aan de militair na een verblijf aan het front. Dat huis kreeg de naam Talbot House, ter ere van de gesneuvelde luitenant. Werden er samenkomsten georganiseerd, dan werd dit aan de leden doorgeseind met de enkele malen herhaalde morsecode van de letters T en H. Dit leidde tot de Engelse naam Toc H; wat naderhand een menslievende vereniging werd.

Toch heeft het Roeselaarse Toc H-house de oorlog niet lang overleefd omdat van het Britse leger er niet lang genoeg verbleef. De leiding berustte bij ene major Chittenton, die alles deed om de jonge intellectuelen vertrouwd te maken met de Toc-H beweging. Zo organiseerde hij op een mooie dag, begin mei '45, een uitstap naar het Talbot-House in Poperinge met onder andere een bezoek aan het graf van luitenant Gilbert Talbot op Sanctuary Wood Cemetery bij Hill 62 te Zillebeke. Vanop die heuvel kon je in de verte nog het gedreun horen van de laatste oorlogshandelingen in Duinkerken, dat nog steeds door de Duitsers bezet was.

M. Sinnaeve bleef tot 1953 als onderstationschef in het station van Roeselare en maakte er de wederopbouw mee. □

Zeer snel na de bevrijding verschenen op het Belgische net Britse locomotieven en spoorwagens met de kenletters WD (War Department). Het was sober utility materieel, geschilderd in olijfgroen.