

De NMBS en de deportaties

Een besteld onderzoek
over de rol van de
spoorwegen tijdens de
Tweede Wereldoorlog
in België

Nico Wouters

Tijdens de Duitse bezetting van België tijdens de Tweede Wereldoorlog werden Joden en Roma, politieke gevangenen en dwangarbeiders massaal naar het oosten gedeporteerd. De Senaat en vice-eersteminister en minister van Mobiliteit Georges Gilkinet gaven op 27 januari 2022 het CegeSoma/Rijksarchief de opdracht een historisch onderzoek uit te voeren naar de rol van de NMBS.





Clandestien genomen foto van een kolonne Belgische dwangarbeiders die onder Duitse bewaking vertrekken vanuit de kazerne van Etterbeek voor hun deportatie. Bron: beeld nr. 4764, CegeSoma/Rijksarchief.

Een delicaat onderzoek

In 2007 publiceerde het CegeSoma het rapport en boek met de titel *Gewillig België*, over de houding van Belgische overheden in de Jodenvervolging. In dat boek werd toen al bevestigd dat de NMBS de zogenaamde deportatietreinen uitvoerde. Toenmalig gedelegeerd bestuurder van de NMBS Jannie Haek, gaf dat in november 2012 ook publiek toe. Maar er bleven nog veel vragen over hoe het zover was kunnen komen. De kwestie kwam in België opnieuw op de agenda nadat de nationale spoorwegmaatschappijen in Frankrijk en Nederland financiële tegemoetkomingen voorzagen voor slachtoffers en hun nabestaanden. Dit onderzoek is dus delicaat: niet enkel door de gevoelige materie maar ook door de context van mogelijke herstelbetalingen. Naast delicaat, was het onderzoek ook moeilijk. Ten eerste door de grote tijdsdruk van de opdracht, met slechts tien maanden onderzoekstijd en vijf maanden schrijftijd. Ten tweede ook door het grote gebrek aan bronnenmateriaal in de archieven. Ondanks die moeilijke context werden in december 2023 het eindrapport en het bredere publieksboek gepubliceerd. Het onderzoek leverde enkele belangrijke nieuwe ontdekkingen op.

Twee kernvragen

Twee eenvoudige vragen staan centraal in de opdracht: heeft de NMBS de deportatietreinen uitgevoerd en zo ja, ontving de NMBS een financiële vergoeding voor die diensten? Zoals we eigenlijk al wisten, is het antwoord op de eerste vraag bevestigend. Hoewel niet helemaal valt uit te sluiten dat individuele deportatietreinen door Duits reservepersoneel zijn overgenomen, is zeker dat het Belgische personeel in principe alle deportatietreinen uitvoerde. Dat gebeurde wel onder strikte Duitse controle. In elke deportatietrein was Duits boordpersoneel aanwezig, vaak vergezeld door gewapende Duitse bewakers. Het merendeel van de deportaties gebeurde met zogenaamde *Sonderzüge* of 'speciale treinen' die buiten de reguliere dienstregeling vielen.

Wat de vraag over de betalingen betreft, moet de stelling uit *Gewillig België* van 2007 worden gecorrigeerd. Voor het eerst werden in de archieven de inkomende betalingen aan de NMBS uit Duitsland ontdekt. We kunnen zo voor het eerst aantonen dat de NMBS betalingen ontving van het Duitse *Mitteuropäische Reisebüro* (MER) in Brussel en Berlijn. Dit toeristische bedrijf was tijdens de oorlog verantwoordelijk voor de coördinatie en financiële afhandeling van de deportatietreinen van raciaal vervolgd (Joden en Roma) en verplicht tewerkgestelden (dwangarbeiders), en zo goed als zeker ook van de politieke gevangenen. De NMBS ontving tijdens de bezetting 41.946.243 BEF van het MER-Brussel en 8.767.214 BEF van het MER-Berlijn. Er bestaat geen twijfel dat hiermee onder meer (dus niet uitsluitend) de deportatietreinen betaald werden. Achter die twee schijnbaar eenvoudige vaststellingen, schuilt echter een complexe bezettingsrealiteit.



Narcisse Rulot is sinds 1933 directeur-generaal van de NMBS en leidt het bedrijf tijdens de Duitse bezetting. Als verdediger van een wetenschappelijke bedrijfsvoering en vertrouweling van de grootindustrie, is hij voor de oorlog niet bepaald populair bij de vakbonden.
Bron: beeld nr. 32723, CegeSoma/Rijksarchief.

Samenwerken met de Duitse bezetter

Volgens het internationale oorlogsrecht, met name de Conventie van Den Haag uit 1907, had de bezetter de plicht het openbare leven te handhaven. Hij had ook het recht om het spoorwegnet uit te baten. De Duitse *Wehrmacht Verkehrs Direktion* neemt in mei 1940 het beheer van het Belgische spoorwegnet op agressieve manier volledig in handen. Ze bekrachtigt dat met de Verordening van 14 augustus 1940, waardoor de NMBS een soort ondergeschikt, uitvoerend departement van de Duitse directie wordt. De directeur-generaal van de NMBS, Narcisse Rulot, beslist op 22 juni 1940 om het bedrijf herop te starten en dus te gaan samenwerken met de bezetter. Een alternatief is er op dat moment niet. Volgens het Belgische wettelijke kader moest de NMBS loyaal samenwerken met de bezetter, in het belang van het land en de bevolking. Bovendien hangen zowel de bevoorrading van de industrie als de voedselbevoorrading van de bevolking af van de NMBS. Alle beleidsmakers, industriëlen en juristen rond de directie van de NMBS, dringen in juni 1940 aan op een herstart van het bedrijf.

Maar natuurlijk zijn er grenzen aan die samenwerkingspolitiek. De NMBS mag in principe niets doen wat tegen de 'vaderlandse plicht' ingaat. Ondanks het feit dat 'onvaderlands gedrag' nergens wettelijk omschreven is, zijn er twee belangrijke voorwaarden. Ten eerste mogen geen overmatige leveringen gebeuren en geen overdreven winsten worden gemaakt. Dat wordt vooral omschreven door de zogenaamde 'Galopin-doctrine', genoemd naar de gouverneur van de Société Générale Alexandre Galopin. Ten tweede mag er geen rechtstreekse militaire steun verleend worden aan de bezetter. Dat is immers duidelijk verboden door de

Belgische strafwet, vooral artikel 115 (economische collaboratie). Of zoals het vast comité van de raad van wetgeving het tijdens de bezetting zal uitdrukken: er mogen geen diensten worden geleverd 'in het hoofdzakelijk of exclusieve politieke of militaire belang van de bezetter'. Om het simpel voor te stellen: de basisbevoorrading van de Duitse bezetter, bepaalde leveringen aan de Duitse bezetter voor de Belgische export, het vervoeren van Duitse troepen binnen België of naar burgerlocaties in Duitsland, zijn geen probleem. Maar het vervoeren van munitie, wapens, tanks, troepen naar het front is verboden volgens de strafwet.

Hier loopt het al vanaf het begin grondig mis. De NMBS voert meteen van bij het begin van de bezetting ook Duitse transporten uit met een militair karakter. Dat is niet het gevolg van een duidelijk besluit, integendeel. De situatie groeit geleidelijk zonder dat de directie dat in de gaten heeft. Waarschijnlijk rond begin 1941 accepteert de directie en de raad van bestuur stilzwijgend - zonder expliciete beslissing - dat het bedrijf intussen volop militaire prestaties levert en dat ook niet meer terug kan draaien. Deze stilzwijgende aanvaarding is essentieel voor de latere deportatietreinen. Voor de NMBS zijn de deportatietreinen niet meer dan een klein onderdeel van de veel ruimere militaire diensten. Wanneer er deportatietreinen worden geïntroduceerd in 1941 wordt dit zelfs niet opgemerkt als een nieuw gegeven.

Valabele argumenten?

Waarom accepteert de NMBS begin 1941 dat ze verboden militaire prestaties moet leveren? Het basisargument van de NMBS komt in essentie neer op het feit dat het bedrijf zich bevindt in een 'feitelijke onmogelijkheid te weigeren'. Wanneer de NMBS zou weigeren om bepaalde diensten of materieel te leveren, zou de Duitse militaire bezetter dit gewoon hardhandig afnemen. Ontslag nemen, zou betekenen dat de bezetter het personeel onder zijn bevel zal verplichten te werken. Dit betekent eigenlijk concreet dat het bedrijf de militaire dienstverlening aan de bezetter beschouwt als een noodzakelijke prijs voor het behoud van het Belgische vervoer en de voedselbevoorrading. Klopt die argumentatie? Dat is geen eenvoudige vraag.

Een eerste basisprobleem is het feit dat er in 1940 geen afsprakenkader wordt opgesteld tussen de NMBS en de Duitse bezetter. Daarin zou de NMBS bijvoorbeeld bepaalde voorwaarden hebben kunnen onderhandelen. Toch zou ik argumenteren dat de kans op een dergelijke overeenkomst in 1940 onbestaande was. De *Wehrmacht Verkehrs Direktion* is in 1940 enkel in het Duitse verkeer geïnteresseerd. Principiële protesten in 1940 zouden hoogstwaarschijnlijk hebben geleid tot het ambtsverbod van de directeuren. Toch moeten we vaststellen dat de directie in 1940 geen enkele poging onderneemt om afspraken te maken en zelfs geen rekening lijkt te houden met het potentiële gevaar van militaire prestaties. Dat kan toch een gebrek aan voorzienigheid worden genoemd.

In 1942, wanneer de Jodendeportaties starten, wordt een nog belangrijkere kans gemist. Op dat moment is de afhankelijkheid van de Duitse bezetter tegenover de NMBS veel groter gewor-



Een Duits officier in een Belgisch kantoor in het station van Bergen. De *Wehrmacht Verkehrs Direktion* neemt grote delen van het strategisch en operationeel bedrijfsbeheer van de NMBS op agressieve manier over.
Bron: privéverzameling Paul Pastiels.

den. In 1942 bestaat daarom een veel grotere onderhandelingsmarge. Directeur-generaal Narcisse Rulot gebruikt die onderhandelingsmarge wel, maar niet om tegen de deportatietreinen te protesteren. Had een protest tegen de deportatietreinen op dat moment iets uitgehaald? Een weigering in 1942 of 1943 van de NMBS om de deportatietreinen nog uit te voeren, had deze treinen hoogstwaarschijnlijk niet tegengehouden maar wel serieus kunnen vertragen.

Een collectieve blinde vlek

De NMBS-directie gebruikt haar onderhandelingsmarge om fel te protesteren tegen bepaalde Duitse maatregelen, zoals de verplichte tewerkstelling in Duitsland of de integratie van Duits luchtafweergeschut in Belgische treinstellen. Maar de deportatietreinen vormen helemaal geen aandachtspunt. Vandaag is de Jodenvervolgung het centrale paradigma waarmee we de hele



Herdenkingsplaat ingehuldigd op 29 oktober 1945 door directeur-generaal René Henning. De plaat integreert het logo van een Duitse locomotief. De tekst spreekt over de generatie spoorwegmannen die 'het geluk hadden' deel te mogen nemen aan de 'definitieve verplettering van het Hitlerisme'. Na de bevrijding cultiveert de directie het beeld van de NMBS als een collectief verzetsbedrijf.
Bron: beeld nr. 7730, Collectie NMBS – Train World Heritage.

periode van de Tweede Wereldoorlog bekijken. Het is daarom voor ons moeilijk voor te stellen, dat tijdens de bezetting de deportatietreinen volkomen onder de radar bleven. De term 'deportatie' betekende zelfs iets anders dan de betekenis die wij er vandaag aan geven. Voor de NMBS, betekent de term 'deportatie' de verplichte tewerkstelling van NMBS-personeel in Duitsland voor de *Reichsbahn*.

Uit het onderzoek blijkt dat het georganiseerde verzet in en rond de NMBS nog uitgebreider was dan we al dachten. Het georganiseerde verzet blonk vooral uit in sabotages en inlichtingen en was tot in de verschillende NMBS-directies vertakt. De NMBS gaat vanaf 1943 vooral in het economische verweer, door doelbewust de dienstverlening en output te verlagen. Er worden maar liefst 25.000 extra werk-nemers-neemsters bij aangeworven, wat een stok in de wielen is van de tewerkstelling in Duitsland. Maar ook voor dat sterk aanwezige verzet, zijn de deportatietreinen geen prioriteit. Men richt zich liever op militaire en economische doelwitten. Bovendien zijn de zwaarbewaakte *Sonderzüge* ook lastige doelwitten. In de naoorlogse gerechtelijke onderzoeken over collaboratie en administratieve tuchtonderzoeken wegens onvaderlands gedrag, komen de deportatietreinen ook nooit voor. Er wordt nooit een vraag over gesteld of een klacht over neergelegd. De 'blinde vlek' tegenover het probleem van de deportatietreinen is dus collectief en blijft ook nog na de bevrijding bestaan. Het is met andere woorden niet zo dat de directeur-generaal van de NMBS doelbewust de vele alarmsignalen negeert. Hij opereert in een oorverdovende stilte.

Verantwoordelijkheden?

Dit onderzoek is zuiver historisch van aard. Het eindrapport bevat geen beleidsaanbevelingen. Toch proberen rapport en boek heldere besluiten te geven over de verantwoordelijkheden in de uitvoering van de deportatietreinen. De term 'verantwoordelijkheid' wordt echter enkel gebruikt in de historische context, niet in een hedendaagse politieke, morele of juridische betekenis. Onze hedendaagse omgang met het verleden wordt gedomineerd door een zoektocht naar gerechtigheid. Dat botst vaak met de vele tegenstrijdigheden van de historische realiteit. De NMBS voerde tijdens de Tweede Wereldoorlog deportatietreinen uit, maar was ook actief betrokken bij een omvangrijk verzet. Ze leverde militaire prestaties aan de bezetter, maar zorgde ook voor de voorrading van de bevolking. Het bedrijf onderging zelf een repressieve Duitse uitbuiting, maar beschikte ook over eigen autonome macht. Directeur-generaal Rulot wordt gesanctioneerd in de naoorlogse zuivering vanwege zijn onvaderlandse gedrag, maar ontvangt later ook een officiële erkenning als verzetsman. Er ligt dus geen eenvoudige schuldvraag voor. Het interpretatieschema van bijvoorbeeld het begrip 'collaboratie', is niet van toepassing op de NMBS.

Het is duidelijk dat directeur-generaal Narcisse Rulot een grote individuele verantwoordelijkheid draagt voor de (niet) gemaakte keuzes. Zijn formele macht neemt na mei 1940 aanzienlijk toe en is veel groter dan zijn wettelijk omschreven bevoegdheid. Hij is een technocraat die profiteert van de bezetting, om los van politieke voogdij en los van sociaal overleg verregaande beslissingen te nemen. Ondanks de grote individuele beslissingsmacht van Rulot, opereert hij echter in een bredere context. In alle belangrijke principiële dossiers, zoekt Rulot expliciet de dekking bij de raad van bestuur, bij de secretaris-generaal van het departement Communicatie en Transport (die de minister tijdens de bezetting vervangt) en bij juridische adviseurs. Nu blijkt dat al die actoren hem op elk cruciaal moment de impliciete of soms expliciete boodschap geven dat hij de samenwerkingspolitiek moet voortzetten en soms zelfs dat hij manifest strafbare zaken moet accepteren. Het is in dat verband volkomen begrijpelijk dat de grote baas van de NMBS altijd gedacht heeft dat zijn beleid de goedkeuring had van de bevoegde secretarissen-generaal en globaal binnen het opgelegde Belgische wettelijk kader bleef.

Directeur-generaal Rulot was in de eerste plaats een exponent van het vooroorlogse Belgische systeem waarin een topambtenaar bestuurd vanuit een technocratische visie, maar wel de vingervijzingen van de politiek en de grootindustrie goed opvolgde. De NMBS voerde tijdens de bezetting een beleid dat zich volledig conformeerde aan het Belgische overheidsbeleid. In die zin is het niet correct om de verantwoordelijkheid tot één persoon of zelfs één bedrijf te reduceren. De beslissingen van dit bedrijf kunnen enkel maar goed begrepen worden door te kijken naar een ruime collectieve verantwoordelijkheid van de Belgische industriële en publieke gezagdragers in oorlogstijd.

De auteur

Nico Wouters is hoofd van het CegeSoma/Rijksarchief, gastdocent aan de Universiteit Gent en cohoofdredacteur van het *Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis*.

Link eindrapport: https://www.senate.be/home/sections/geschiedenis_en_erfgoed/NMBS-SNCB/CegeSoma-eindrapport-voorlopig.pdf

Lectuur

Nico Wouters, *Bezet bedrijf. De oorlogsgeschiedenis van de NMBS*, Tielt, Lannoo, 2023, 489p.

