



Nico Wouters

De deportaties en een spoorwegmaatschappij
tussen collaboratie en verzet

BEZET BEDRIJF

DE OORLOGS
GESCHIEDENIS
VAN DE
NMBS

Lannoo

www.lannoo.com

Registreer u op onze website en we sturen u regelmatig een nieuwsbrief met informatie over nieuwe boeken en met interessante, exclusieve aanbiedingen.

Omslag: Herman Houbrechts (beeldzorg)
Vormgeving: Studio Lannoo i.s.m. Bananas
Auteursfoto omslag: Kristof Vadino

© Uitgeverij Lannoo nv, Tielt, 2023 en Nico Wouters
D/2023/45/544 – ISBN 9789401497169 – NUR 688

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch of op enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever. De uitgever heeft ernaar gestreefd de auteursrechten volgens de wettelijke bepalingen te regelen. Zij die die menen nog zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich tot de uitgever wenden.

Inhoud

- 7 **Inleiding**
- 14 **Dankwoord**
- 16 **Hoofdstuk 1:**
Een nationaal bedrijf
- 31 **Hoofdstuk 2:**
Het oog van de storm
- 46 **Hoofdstuk 3:**
De sprong in het duister
- 72 **Hoofdstuk 4:**
Het nieuwe normaal
- 99 **Hoofdstuk 5:**
Bezet bedrijf
- 184 **Hoofdstuk 6:**
Deportaties
- 285 **Hoofdstuk 7:**
Tegenstand en verzet
- 289 **Beeldkatern:**
Tussen samenwerking en verzet
- 355 **Hoofdstuk 8:**
Zuivering en doorstart

- 390 **Besluit**
- 409 Bijlage
- 412 Lijst met afkortingen
- 413 Bronnenlijst
- 426 Selectieve publicatielijst
- 434 Eindnoten
- 487 Register

Inleiding

De aanleiding voor dit boek ligt bij een vraag van vice-eerste minister en minister van Mobiliteit Georges Gilkinet en Stephanie D'Hose, voorzitter van de Belgische Senaat. Zij gaven op 27 januari 2022 aan het Studiecentrum Oorlog en Hedendaagse Maatschappij (CegeSoma/Rijksarchief) de opdracht een historisch onderzoek uit te voeren naar de rol van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) bij de deportaties tijdens de bezetting van de Tweede Wereldoorlog van raciaal vervolgd (Joden en Roma), politiek vervolgd (tegenstanders en verzetsmensen) en verplicht tewerkgesteld of dwangarbeiders. Met name twee vragen drongen zich op. Heeft de NMBS tijdens de Tweede Wereldoorlog de opdrachten voor de deportatietreinen uitgevoerd en zo ja, ontving de NMBS een financiële vergoeding voor die diensten?

Tussen 1941 en 1944 worden uit België (voor zover we nu weten) 189.542 Belgische dwangarbeiders, 25.490 Joden, 16.081 politieke gevangenen en 353 Roma naar Duitsland en het oosten gedeporteerd. Dat gebeurt zo goed als altijd met de trein. We zijn er altijd van uitgegaan dat de NMBS deze treinen uitvoerde. Maar hoe en waarom? Eenvoudige vragen, waarop geen eenvoudig antwoord mogelijk is.

Aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog is de NMBS een mastodontbedrijf met een strategisch nationaal belang. De Nationale Spoorwegmaatschappij is zowel het grootste bedrijf van België als de grootste openbare dienst. Dat blijft ook zo tijdens de bezetting tussen 1940 en 1944. De Belgische bevolking en de industrie hangen tijdens de oorlog volledig af van het treinverkeer voor grondstoffen, materialen en voedselbevoorrading. Maar ook het naziregime hecht een groot belang aan de NMBS. De bezetter ziet het Belgische spoorwegnetwerk als een onderdeel van een geïntegreerd internationaal transportnetwerk, waarop de Groot-Duitse economische ruimte zal worden gebouwd. Het is een essentieel bedrijf voor de eco-

nomische exploitatie van bezet België. De NMBS raakt ook betrokken bij de Duitse repressiepolitiek en de militaire bevoorrading. De immense militaire campagne tegen de Sovjet-Unie vanaf juni 1941 rekt op een efficiënte bevoorrading via het spoor waarin het Belgische net een kleine schakel is. De NMBS wordt op die manier misschien wel het meest sprekende voorbeeld van wat in België de ‘politiek van het minste kwaad’ heet.¹ Dat is de omschrijving voor de samenwerkingspolitiek van Belgische overheden en bedrijven met de Duitse bezetter. Die samenwerking is echter in principe geen collaboratie. Ze gebeurt om Belgische belangen te verdedigen en moet in theorie binnen het kader van de Belgische wetgeving en het internationale oorlogsrecht blijven. In theorie, want al snel zal blijken dat samenwerken met de Duitse bezetter tijdens de Tweede Wereldoorlog duivelse dilemma’s zal creëren.

Wat weten we over de NMBS?

Over de rol van de NMBS tijdens de Tweede Wereldoorlog is nog niet veel fundamenteel onderzoek gebeurd. Het eerste in het oog springende boek over de NMBS in oorlogstijd is dat van Claude Lokker uit 1985, *Stokken in de wielen. De Belgische spoormannen tijdens de tweede wereldoorlog*. Dat boek bevat helaas even weinig voetnoten en bronvermeldingen als kritische zin.² Lokker schrijft op dat moment nog sterk in de traditie die de NMBS ziet als een collectief ‘verzetsbedrijf’. Een belangrijke mijlpaal is *Sporen in België – 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS*, in 2001 uitgegeven.³ Dat boek blijft vandaag nog steeds het wetenschappelijke standaardwerk over de Belgische spoorweggeschiedenis. Het bevat onder meer een hoofdstuk over de Tweede Wereldoorlog van Paul Van Heesvelde.⁴ Vooral deze historicus publiceerde de afgelopen decennia de belangrijkste artikelen over de oorlogsgeschiedenis van de Belgische spoorwegen.⁵ In het boek *Gewillig België* uit 2007, ook een regeringsopdracht trouwens, schreef ik zelf een kort hoofdstuk over de rol van de NMBS in

de deportaties van Joden en Roma.⁶ Die tekst bleef wat op de vlakte. Ja, de NMBS had de deportatietreinen van Joden uitgevoerd, maar hoe dat nu allemaal precies kon gebeuren werd maar kort behandeld. Over de vraag of de NMBS eventueel vergoed was, zweeg het boek in alle talen. Het onderzoek betekende wel een doorbraak in het maatschappelijk bewustzijn. Na 2007 werd algemeen aanvaard dat de NMBS Jodendeportaties had uitgevoerd. Bij de opening van Kazerne Dossin in Mechelen in november 2012 schonk de NMBS een historische treinwagen, die in de hernieuwde site van het museum en memoriaal werd geplaatst. Tijdens de inauguratie gaf toenmalig gedelegeerd bestuurder van de NMBS-holding Jannie Haek een publieke verklaring waarin hij benadrukte dat de NMBS deze deportaties had uitgevoerd. Hij baseerde zijn verklaring vooral op het in 2007 gepubliceerde rapport en boek. Ook op de website van het treinmuseum Trainworld werd die stelling overgenomen: ‘Vanaf 1941 leverde het nazibewind geen treinbestuurders meer. De Belgische machinisten moesten zelf instaan voor alle konvoien, ook die van Duitse militaire treinen. De NMBS, die een belangrijke schakel in de logistiek van de nazi’s was geworden, nam noodgedwongen deel aan de deportatie van Joden en zigeuners uit België, en ook uit Noord-Frankrijk.’⁷

De deelname van de NMBS aan de Jodendeportaties is dus sinds 2007 al geen geheim meer. Maar toch blijven nog veel vragen over. Wie nam tijdens de bezetting welke beslissingen? Is er geprotesteerd en was daar überhaupt ruimte voor? Hoe reageerde het verzet binnen het bedrijf? Is de NMBS betaald voor deze deportatietreinen? Om op deze en andere vragen te antwoorden, was een bredere oorlogsgeschiedenis van de NMBS nodig. Enkel met oog voor de historische context is een genuanceerde analyse mogelijk. Die bredere aanpak bleek ook nodig om het gebrek aan archiefbronnen te compenseren.

Het probleem van de archiefbronnen

Dit onderzoek moest opboksen tegen grote bronnenproblemen. Er bestaat in de archieven geen ‘centraal dossier’ over wat wij vandaag de deportatietreinen tijdens de Tweede Wereldoorlog noemen.⁸ Ook worden die deportatietreinen zo goed als nooit vermeld in andere NMBS-bronnen. In dit boek wordt naar een verklaring gezocht voor die grote stilte. De NMBS en verschillende Duitse bedrijven of instanties komen ook niet voor in de archieven van de Emissiebank of in het archief van de Dienst van het Sekwester van de Administratie der Domeinen (beide in het Rijksarchief, depot Cuvelier in Brussel). Hoewel het fonds ‘Oorlogsschade’ in het Rijksarchief een bijzonder belangrijk fonds is met veel ruimte voor nieuw onderzoek, was het voor dit onderzoek minder relevant. Er kwam ook nauwelijks respons op de oproep die gelanceerd werd tijdens de winter van 2022-2023 voor getuigen en privéarchieven via de kanalen van het Cege-Soma/Rijksarchief, Kazerne Dossin, de Stichting Auschwitz en de NMBS (met name het personeelsblad *Le Rail/Het Spoor*). Ook 61 gemeentebesturen rond het belangrijkste deportatietraject van Joden in België werden gecontacteerd. We kregen een tiental positieve vermeldingen van lokale archieven, maar omdat geen enkel gesignaleerd fonds echt relevant bleek voor dit onderzoek, werd uiteindelijk besloten deze archieven niet te consulteren.

Daarnaast zijn er ook belangrijke archiefbronnen verdwenen. Veel ‘operationeel archief’ werd na gebruik onmiddellijk vernietigd, zoals de blokboekjes over de passage tussen stations, de bulletins van vertrek (*bulletins de mise en marche*) van de dienstleiding met de routebeschrijving, de spoorboeken (met vertrek- en eindbestemming en de lijnen), attesten van de Eisenbahn Betriebs Direktion Brüssel (EBD-Brüssel) om de treinen te bestellen of de dienstroosters.⁹ Dat geldt dus ook voor de zogenaamde Sonderzüge of ‘speciale treinen’, die belangrijk zullen blijken voor de deportatiegeschiedenis. Ook veel centrale NMBS-archieven bestaan niet meer, bijvoorbeeld het archief van de financiële directie, de tuchtdossiers van het

personeel of bepaalde archieven (notulen, correspondentie) van de hogere leidinggevenden, zoals de directieraad, directeurs van de centrale werkplaatsen, de hoofdingenieurs van de directie Materieel, directie Exploitatie of directie van het Spoor. Dat de NMBS in het verleden argumenteerde niet onder de archiefwet te vallen en dus geen inspecties door of overdrachten naar het Rijksarchief toeliet, heeft zeker bijgedragen tot het onwillekeurig laten verdwijnen van delen van het bedrijfsarchief.¹⁰ Ook archieven van het ministerie van Justitie over het gebruik van de celwagens bestaan niet meer.¹¹

Gelukkig waren er ook belangrijke archiefbronnen die we wel konden gebruiken. Een eerste prioritaire collectie was het archief van de personeelsdienst van de NMBS, waaronder de ‘Individuele dossiers Incivisme’, dat zich bevindt in het Algemeen Rijksarchief Brussel.¹² In het depot Cuvelier van het Rijksarchief in Brussel waren de archieven van het militair gerecht voor de bestraffing van collaboratie na de oorlog essentieel, waaronder het gerechtelijk onderzoek naar de NMBS en (onder meer) directeur-generaal Narcisse Rulot. We maakten dankbaar gebruik van een belangrijk fonds over directeur-generaal Rulot in het Rijksarchief Namen. Ook de archieven van het secretariaat van Bestuursorganen van de NMBS was bijzonder nuttig. Enkele belangrijke oorlogscollecties worden nog door de dienst zelf bewaard, met name het uitgebreide tuchtonderzoek over directeur-generaal Rulot en de notulen van de vergaderingen van de raad van bestuur en het bestendig comité. De archieven bewaard door het Archief- en Documentatiecentrum van de NMBS zijn erg dispaaraat. Vooral de berichten en de archieven met betrekking tot de sabotages op het spoorwagennet vormden een belangrijk aandeel van de geselecteerde archieven. We consulteerden ook belangrijke Duitse archieven, met name onder meer die van het Reichsverkehrsministerium en de Hauptverkehrsdirektion Brüssel (HVD-Brüssel) in het Bundesarchiv van Berlijn alsook de Organisation und Geschäftsverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel in het Bundesarchiv van Freiburg. Bij het CegeSoma (Rijksarchief) waren vooral de archieven van diverse verzets-

organisaties tijdens de Tweede Wereldoorlog belangrijk. Bij de dossiers van de Dienst Archief Oorlogsslachtoffers (Rijksarchief) bleken vooral de documenten met betrekking tot het zogenaamde ‘20ste konvooi’ interessant. Ook de mondelinge getuigenissen bewaard bij de Stichting Auschwitz gaven extra informatie. Achteraan dit boek is een lijst met afkortingen opgenomen om de verschillende Duitse instanties en alle archiefinstellingen te duiden, en er is vooral een uitgebreid notenapparaat, zodat ook verder onderzoek mogelijk is.

Een oorlogsgeschiedenis van de NMBS

Dit zijn de belangrijkste vragen waarop we een antwoord willen geven in dit boek: werden de deportaties uitgevoerd met Belgische treinen en met Belgisch personeel en hoe gebeurde dit concreet? Hoe werden de deportaties financieel afgehandeld? Wie droeg welke verantwoordelijkheid voor genomen beslissingen en welke positie nam de NMBS in binnen de algemene politiek van de economische samenwerking met het Derde Rijk? Wat was de verhouding met de Duitse bezetter? Waren er marges voor onderhandeling en waarvoor werden die marges (niet) gebruikt? Wat was de houding van het georganiseerde verzet binnen de NMBS? Hoe gebeurde de naoorlogse zuivering en welke rol speelden de deportaties daar (niet) in? Waren er vragen of klachten na de bevrijding over de rol van de NMBS?

Achtereenvolgens behandelen we in acht hoofdstukken de bedrijfsstructuur van de NMBS en de relatie met de politieke voogdijoverheid voor de oorlog, de grote impact van de Duitse inval in mei 1940, de moeilijke en chaotische onderhandelingen tijdens de eerste bezettingsweken, de onderlinge afspraken en bevoegdheidsverdeling tussen de NMBS en de Duitse bezetter. Daarna bespreken we de interne machtsverschuivingen binnen het bedrijf, het delicate probleem van de ‘militaire prestaties’ voor de bezetter, de productiviteits

teitspolitiek van de directie en het sociale beleid voor het personeel. Tot slot gaan we concreet in op de deportatietreinen en de financiële vergoeding ervan, het verzet en de alledaagse tegenwerking binnen het bedrijf, de naoorlogse zuivering van de NMBS en de strategische doorstart na de bevrijding. In het besluit kijken we naar de verantwoordelijkheden in historisch perspectief en trekken mogelijke lessen uit deze geschiedenis.

Hoewel dat veel is, is dit allesbehalve het definitieve boek over de NMBS in oorlogstijd. Gezien de deadline van de opdracht, hadden we tien maanden onderzoekstijd en vijf maanden schrijftijd. Er valt nog veel te zeggen over onder meer de technische kant van de spoorweggeschiedenis, de sociale geschiedenis van het personeel, het verzet, de naoorlogse zuiveringen, het naoorlogse financiële beleid; maar bijvoorbeeld ook over de Duitse kant van het verhaal. Elk van deze en nog veel andere aspecten zijn een eigen boek waard.

Dit boek is, tot slot, geen aanklacht tegen de NMBS. Het wil de NMBS niet aanvallen noch verdedigen. Het wil enkel de geschiedenis recht in de ogen kijken en tot nieuwe inzichten komen. Het gebruikt daarom geen simplistische schema's van 'helden' of 'schurken', van 'zwart' of 'wit'. De oorlogsgeschiedenis van de NMBS heeft met collaboratie weinig te maken. Dat maakt het des te interessanter, want precies in de grijze zones liggen de moeilijkste keuzes en daarom de meest relevante inzichten.

Dankwoord

Graag bedank ik minister Gilkinet en Senaatsvoorzitter D'Hose, als ook alle leden van de Commissie Institutionele Aangelegenheden van de Senaat, voor hun vertrouwen in het CegeSoma/Rijksarchief om deze opdracht tot een goed einde te brengen. Het onderzoek startte in augustus 2022, met als doel een eindrapport af te leveren in november 2023. Dit boek is de uitgebreidere publieksversie van dat rapport. Verschillende andere mensen verdienen ook een dankwoord. Dat is in de eerste plaats Florence Matteazzi, die als onderzoekster een deel van het bronnenmateriaal verzamelde en een studie uitvoerde over het verzet binnen de NMBS. Veel dank ook aan de leden van het wetenschappelijk adviescomité: Michaël Amara (diensthoofd Algemeen Rijksarchief Brussel), Grégory Célerse (onderzoeker spoorweggeschiedenis Frankrijk), Frédéric Crahay (directeur Stichting Auschwitz), Dirk Luyten (hoofd onderzoek CegeSoma/Rijksarchief), Hinke Piersma (hoofd onderzoek Nederlands Instituut voor Oorlog en Genocidestudies (NIOD), Amsterdam), Laurence Schram (onderzoeker Kazerne Dossin), Veerle Vanden Daelen (conservator en coördinator collecties en onderzoek Kazerne Dossin), Bart Van der Hertten (onderzoeker spoorweg- en transportgeschiedenis, zelfstandig consultant en coach) en Paul Van Heesvelde (onderzoeker spoorweg- en transportgeschiedenis). Bijzondere vermelding verdienen Paul Van Heesvelde en Dirk Luyten, die delen van het boekmanuscript nalazen. Laurence Schram zijn we extra dankbaar voor haar bereidwilligheid om haar onderzoeksarchief ter beschikking te stellen. Naast het comité verdienen ook de documentatiedienst en administratieve diensten van de NMBS een woord van dank. Zij verleenden hun volledige medewerking door ons toegang te verschaffen tot hun archieven en actief mee te speuren naar nog overgebleven bronnen. Het gaat in de eerste plaats om Lawrence Van Haecke van de archief- en documentatiedienst en de twee vrijwilligers Michel Thiry en Paul Pastiels. Gieslinde Schamphe-

leer en Nathalie Boulanger van het secretariaat van Bestuursorganen bij de NMBS waren altijd beschikbaar om ons toegang te verlenen tot de bij hen bewaarde archieven. Dat deed ook Nathalie Ledent van HR Rail. Dank ook aan drie jonge en talentvolle onderzoekers, die uitstekend onderzoek verrichtten. Ruben Lateur en Sybren Logghe bestudeerden in hun masterscripties aan de Universiteit Gent respectievelijk het verzet bij de NMBS rond Mechelen, Tienen, Landen en Leuven en de naoorlogse zuivering bij de NMBS. Kris van der Aar van de Radboud Universiteit Nijmegen boog zich in het kader van zijn onderzoeksmaster aan CegeSoma over de naoorlogse zuivering bij de secretarissen-generaal en de NMBS. Johannes Van De Walle, Jan Naert en Joachim Derwael van het depot Cuvelier van het Rijksarchief in Brussel en Gertjan Desmet van CegeSoma gaven onmisbaar advies in de speurtocht naar archieven van onder meer het militair gerecht, de oorlogsschade en de Dienst voor Economische Recuperatie (ORE) in het Rijksarchief. Archivaris Gertjan Desmet was ook een van de kritische lezers van het rapport. Oud-archivaris Luc Vandeweyer verschaftte actieve hulp in de speurtocht in het archief van de Emissiebank en het archief van de Dienst Sekwester in het Rijksarchief. Gert De Prins en Alexandra Matagne van de Dienst Archief Oorlogsslachtoffers (Rijksarchief) gaven de nodige adviezen over het gebruik van hun rijke archief. Ook Jos Decelle, oud-directeur bij Infrabel, las het eindrapport en delen van het boekmanuscript na. Uitgeverij Lannoo verdient ook een pluim voor hun steun: Pieter De Messemaeker, Michiel Verplancke, Jan Vangansbeke en Pierre Lambert. Tot slot bedank ik alle collega's van het CegeSoma om hun begrip voor het feit dat ik het laatste anderhalf jaar nog minder tijd had dan normaal. De opmerkingen van alle kritische lezers waren onmisbaar. De eventuele kritiek op dit boek is volledig voor mijn rekening.

Hoofdstuk 1: Een nationaal bedrijf

De oprichting van de NMBS

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) wordt opgericht op 1 september 1926.¹ Daarmee komt een einde aan een periode die startte in 1834, waarin de Belgische Staatsspoorwegen – en dus de staat – meestal het grootste deel van het Belgische spoorwegnetwerk uitbaatte. De beslissing in 1926 om het spoorwegbeheer over te dragen aan een zogenaamd ‘zelfstandig nijverheidsbedrijf’ is een drastische keuze. Er gingen dan ook decennia van discussie aan vooraf. Het beheer van de spoorwegen was al sinds het eind van de 19de eeuw een lastig dossier. Iedereen raakt er rond de eeuwwisseling van overtuigd dat vooral het financiële beheer van het spoorwegbeheer transparanter moet. Maar op de vraag hoe dat er dan concreet moet uitzien, hebben veel regeringen hun tanden al stukgebeten. Dat er in 1926 toch een doorbraak komt, heeft alles te maken met de diepe financiële crisis waarin België zich dan bevindt. Een nieuwe regering van Nationale Unie onder leiding van de katholieke Henri Jaspar heeft de zware taak België van het bankroet te redden. Velen kijken daarvoor naar Emile Francqui, de machtige topman van de Société Générale, die buitenparlementair minister in deze regering wordt.² Francqui heeft zijn plan al klaarliggen. Enkele maanden voordien heeft hij al een voorstel op tafel gelegd om een naamloze vennootschap op te richten voor het spoorwegbeheer. Als kersvers minister in een crisisregering kan hij zijn wil doordruwen. Met de wet van 23 juli 1926 wordt de Nationale Maatschappij

der Belgische Spoorwegen opgericht. De staat blijft eigenaar van het Belgische spoorwegnet, maar de nieuwe maatschappij krijgt voor 75 jaar de exploitatie. Het bedrijf is een organisatie van publiek recht van categorie B, wat de mobilisatie van staatskapitaal toestaat. En dat is erg belangrijk. De schuldeisers van de staat worden verplicht hun staatsobligaties in te ruilen tegen aandelen van deze nieuwe maatschappij. Houders van de overheidsschuld worden zo dus aandeelhouders van de nieuwe spoorwegmaatschappij. De totale waarde van de exploitatie wordt op 11 miljard Belgische frank geschat. Uiteindelijk worden voor ongeveer 4,2 miljard Belgische frank aan schatkistbons omgezet in NMBS-aandelen.³ Op die manier kan de kortlopende staatsschuld worden afgebouwd en de Belgische munt gestabiliseerd.⁴ Dat de Belgische frank op een laag niveau wordt gestabiliseerd, betekent de facto een devaluatie van de munt, waardoor de industrie ook weer een exportvoordeel krijgt. Zo creëert de oprichting van het bedrijf meteen ook een periode van Belgische exportverhoging. De oprichting van de NMBS is zeker het belangrijkste wapenfeit van deze kortstondige regering. De socialistische regeringspartner kan deze hervorming maar moeilijk verteren. Voor hen is deze hervorming gedicteerd door de industriëlen. De kritiek dat de NMBS aan het handje van het grootkapitaal loopt, zal trouwens nog jaren blijven klinken bij de vakbonden. De socialisten stemmen uiteindelijk in met de wet, omdat het paritair comité van de NMBS en de vakbonden een belangrijke rol krijgen in het nieuwe spoorwegbedrijf.

Ontegensprekelijk wordt de greep van de privé-industrie op het beheer van de spoorwegen met de oprichting van de NMBS veel groter. Alexandre Galopin, hoofd van de machtige Société Générale, zal als lid van de raad van bestuur van de NMBS mee over het personeelsstatuut onderhandelen.⁵ Maar toch gaat het hier niet zomaar om een verkapte privatisering.⁶ Bij de voorbereidende gesprekken van de wet van 1926 wordt letterlijk gezegd dat de NMBS 'een privé-bedrijf met een nationaal belang is'.⁷ De toekomstige directeur-generaal Narcisse Rulot zal het later als volgt uitdrukken: 'De spoor-

weg is voor alles een openbare dienst. (...) Over het algemeen moet bij hem het openbaar belang vóór het winstbejag gaan'.⁸ Dat maakt van de NMBS volgens Rulot 'het grootste industriebedrijf van het land en de grootste openbare dienst'. Inderdaad behouden de Belgische staat en de politiek een grote controle over het nieuwe bedrijf. Niet alleen blijft de Belgische staat de eigenaar van het spoornetwerk, er worden sterke politieke controlemechanismen ingebouwd. Als meerderheidsaandeelhouder controleert de regering de raad van bestuur. Bovendien worden achttien leden van de raad van bestuur, onder wie de vertegenwoordigers van de betrokken industriële sectoren, niet door de algemene vergadering benoemd maar door de koning. De vakbonden benoemen de facto enkel de drie personeelsvertegenwoordigers.⁹ Via de belangrijke bevoegdheden van het paritair comité en het medebeheer in de raad van bestuur, krijgen de vakbonden (voor die tijd) veel macht in de NMBS.¹⁰

De raad van bestuur, die een keer per maand samenkomt, keurt alle strategische en belangrijke operationele beslissingen goed.¹¹ De minister van Communicatie en Verkeerswezen mag de raad van bestuur voorzitten als stemgerechtigd lid. Op elk raadslid kan een politieke kleur gekleefd worden. Het gaat op de vooravond van de Tweede Wereldoorlog om negen katholieken, zeven socialisten en vijf liberalen. De voorzitter van de raad van bestuur in 1940 is de katholiek en voormalig Boerenbond-voorzitter Victor Parein (die ook voorzitter is van het bestendig comité). Hij speelt ook tijdens de bezetting een belangrijke rol. De ondervoorzitters zijn Gaston Ithier en Gustave Lambert. Er zijn verder ook nog wel wat zwaargewichten onder de leden, zoals de topman van de socialistische vakbond Joseph Bondas, de katholieke Antwerpse schepen (en latere minister) Paul-Willem Segers en de Gentse liberale schepen Henri Story.¹² Er is ook een bestendig comité, bestaande uit vier afgevaardigde leden van de raad van bestuur. Dit vierkoppige comité zit dicht op het reilen en zeilen van de NMBS. Het bestendig comité komt een keer per week samen en bereidt de beslissingen van de raad van bestuur voor. Naast voorzitter Parein bestaat dit bestendig comité uit de

twee ondervoorzitters van de raad van bestuur, de liberaal Cousin en de socialist Lambert, en als vierde lid ook nog de katholiek Frantz Loontjens.

Maar ook op andere domeinen opereert de NMBS onder politieke voogdij. Zo moeten bijvoorbeeld de tarieven van de NMBS, grotere commerciële beslissingen en het beleid van de eigendommen worden goedgekeurd door de regering. Het parlement heeft dan weer bevoegdheid over uitbreidingen van het spoorwegnetwerk en grote leningen. De boekhouding van de NMBS staat echter apart en is niet onderworpen aan de controle van het Rekenhof.

De NMBS beheert op de vooravond van 1940 4846 kilometer spoorlijnen en een park van 3414 locomotieven en 110.000 goederenwagens en reizigersrijtuigen.¹³ In 1926 telt de NMBS maar liefst 119.000 personeelsleden. Dat personeel is binnen het nieuwe bedrijf geen staatsambtenaar meer, maar gewoon werknemer.¹⁴ Het behoud van de opgebouwde rechten van al deze mensen is uiteraard een heikel punt, waarover het paritair comité moet onderhandelen.¹⁵ Uiteindelijk wordt het personeelsstatuut van de NMBS goedgekeurd in oktober 1932. De lange onderhandelingen hebben de posities van de vakbonden bij de NMBS verstevigd. De sociale bescherming van het NMBS-personeel is naar de normen van die tijd heel sterk.¹⁶ Een kleine aanduiding voor het feit dat het hier om verkapte ambtenaren gaat, is de instructie van 1 februari 1940 dat het lidmaatschap van 'antinationale' organisaties voor NMBS-personeel is verboden.¹⁷ In tegenstelling tot werknemers uit de privésector mag het personeel van de NMBS ook niet staken. De financiering van het ambtenarenstatuut gebeurt voor een groot stuk door personeel te laten afvloeien. Het aantal personeelsleden daalt drastisch naar 83.854 in 1937 en zelfs 72.556 op 31 december 1939. Tijdens de bezetting zal het aantal personeelsleden weer spectaculair stijgen naar 97.862 in 1944, wat achteraf een tijdelijke piek blijkt: in 1951 is het aantal personeelsleden alweer gedaald naar 80.357.

De NMBS is dus een hybride mastodont. Enerzijds is ze op de leest van private bedrijfsvoering geschoeid, met een sterke stem van

de grote industriële sectoren in de raad van bestuur en met een commercieel bedrijfsmodel. Anderzijds blijft het een bedrijf met een nationaal strategisch belang voor de openbare dienstverlening, dat sterk gecontroleerd wordt door de politiek.¹⁸ Het is met andere woorden een publieke onderneming die als een privaat bedrijf beheerd wordt.¹⁹ Formeel is de NMBS echter een autonome maatschappij en geen staatsbedrijf. Dat zal cruciaal blijken voor de besluitvorming tijdens de Duitse bezetting van de Tweede Wereldoorlog.

Een nieuwe grote baas

De directeur-generaal is als de grote baas van de NMBS een centraal figuur. Hij wordt door de raad van bestuur geselecteerd en voorgedragen, en werkt normaal in consensus met de raad. De man die tijdens het grootste deel van de bezetting de NMBS zal leiden, is dus een van de hoofdrolspelers in ons verhaal.

Het gaat om Narcisse Rulot, geboren in 1883 in Clavier. Deze burgerlijk mijnningenieur van de universiteit van Luik is vergroeid met het Belgische spoorwegbedrijf. In juni 1906 komt Rulot in dienst van de staatsspoorwegen in de werkplaats van Gentbrugge en hij zal geleidelijk opklimmen. Tijdens de Eerste Wereldoorlog wordt hij ingeschakeld bij de sociale hulp aan spoorwegpersoneel en vanaf 1917 leidt hij de vervoersdienst van het Nationaal Comité voor Hulp en Voeding. In 1925 krijgt hij een leidende functie bij de Compagnie du Chemin de fer du Congo en in 1928 wordt hij benoemd tot directeur van de dienst Materieel bij de NMBS. In maart 1933 bereikt hij de top als directeur-generaal van het bedrijf. Een van zijn grote wapenfeiten voor de oorlog is de elektrificatie van de lijn Antwerpen-Brussel in 1935, gefinancierd onder de regering van Nationale Unie van Paul van Zeeland. Rulot is met andere woorden een technicus en een manager, gepokt en gemazeld binnen het Belgische spoorwegbedrijf.

Ook in de rechtsvoorganger van de NMBS stonden de vakbonden al sterk. Na 1918 slaagden ze erin om enkele belangrijke sociale