

geschiedenis

## Tussen sabotage en collaboratie: de Belgische en Nederlandse spoorwegen in de Tweede Wereldoorlog

Door Herman Welter

9 december 2024 • 11 min. leestijd

Na de capitulatie van Nederland en België in mei 1940 bleven de treinen in beide landen rijden om de economie draaiende te houden. Maar ook voor de deportatie van de Joodse bevolking werkten de spoorbedrijven samen met de Duitse bezetter. In Nederland kwamen daarvoor officiële excuses in 2005, pas in 2019 volgden herstelbetalingen. In België werd het academische onderzoek onlangs afgerond, en is het wachten op vervolgstappen.

Op 10 mei 1940 trekt het Duitse leger België en Nederland binnen. Het Belgische leger biedt achttien dagen weerwerk. Op 28 mei capituleert koning Leopold III, tegen de zin van de regering. Nederland capituleert al op 14 mei, na het bombardement van het historische centrum van Rotterdam. Beide regeringen wijken uit naar Londen.

Om de belangen van het land te dienen blijven de Belgische en Nederlandse Spoorwegen functioneren. Dat betekent wel nauwe samenwerking met de Duitse bezetter. Zo worden de NMBS en de NS actief betrokken bij de deportatie van Joden, Roma, Sinti en andere ongewenste burgers naar de concentratie- en vernietigingskampen in het oosten. Na de overgave van de nazi's kijken België en Nederland aan tegen een zwaar beschadigde spoorweginfrastructuur.



De vernielde spoorviaduct in Moresnet in september 1944

© Collectie NMBS – Train World Heritage

Hoe verliep de oorlog voor beide spoorbedrijven, en wat was de nasleep?

### NMBS

Begin 1940, op een zucht van de Tweede Wereldoorlog, beheert de in 1926 opgerichte Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen (NMBS) 4.846 km spoorlijnen en een vloot van 3.414 locomotieven en 110.000 goederenwagens en rijtuigen. Het spoorbedrijf is nog lang niet hersteld van de zware schade tijdens de Eerste Wereldoorlog.

Nederland, dat buiten de 'Grote Oorlog' blijft, beschikt al over een vrij modern spoorwegnet. Sinds maart 1933 wordt de NMBS geleid door Narcisse Rulot, een civiel mijningenieur.

Goed voorbereid op een nieuwe Duitse bezetting is de NMBS niet. Met de overheid wordt wel een regeling getroffen voor de betaling van militaire transporten. Tevens wordt bekeken hoe de problemen met gemobiliseerd spoorwegpersoneel moeten worden opgelost.

In de Centrale Werkplaats in Mechelen worden veldkeukens gemaakt

Deel artikel



en een sanitaire trein voor het vervoer van gewonden in gereedheid gebracht. De raad van bestuur heeft ermee ingestemd om bij een bezetting haar bevoegdheden gedeeltelijk aan de directie over te dragen. Uitgangspunt blijft het scenario van de Eerste Wereldoorlog (1914-1918). De spoordirectie zou de regering volgen en blijven opereren in een onbezet België of in het buitenland blijven.



De spoorwegwerkplaats – het Arsenaal – in Mechelen na het bombardement van 19 januari 1944

© Collectie NMBS – Train World Heritage

Op 10 mei 1940 valt Duitsland België binnen. Tijdens de achttiendaagse veldtocht van het Belgische leger staat de NMBS onder militair opperbevel. De eerste week speelt de 'ijzeren weg' een rol bij de evacuatie van gezagsdragers, ambtenaren en vluchtende burgers. Na 16 mei rijden er geen treinen meer.

### Werkhervatting

Leidende industriekringen roepen op tot werkhervatting. Ze willen een herhaling van de ellende en de verwoesting van de economie in de Eerste Wereldoorlog vermijden. De industrie is voor de bevoorrading afhankelijk van de NMBS. Dat geldt eveneens voor de voedselvoorziening.

Op 19 juni 1940 beslist de spoorwegdirectie om in het belang van het land weer te gaan rijden. Het personeel krijgt op 22 juni het bevel het werk te hervatten.

De Duitse Wehrmacht Verkehrs Direktion neemt het beheer van het Belgische net over. In het belang van de bevoorrading werkt de NMBS samen met de bezetter. Duits militair vervoer is in principe mogelijk. Duitse locomotieven en rijtuigen die krachtens het verdrag van Versailles (1919) aan België zijn afgestaan, moeten worden teruggegeven.



*Met de kennis van vandaag is het niet te vatten dat er nauwelijks of geen protest is tegen de deportatietreinen*

Eigenlijk mag de NMBS niets doen wat haaks staat op de 'vaderlandse plicht'. Dat betekent onder meer geen rechtstreekse militaire steun verlenen aan de bezetter. Van meet af aan voert de NMBS toch Duitse transporten met een militair karakter uit. Vermoedelijk begin 1941 accepteren de directie en de raad van bestuur stilzwijgend dat het onmogelijk is om aard of inhoud van treinen in Duitse opdracht te controleren. Een normalisering van het feit dat de NMBS veel militaire diensten verleent: transporten van troepen en militair materieel, herstellingen van Duits treinmaterieel en ongecontroleerde leveringen van onder meer rollend materieel.

### Deportaties

Onder strikte Duitse controle worden personeel en rollend materieel van de NMBS ook ingezet voor de beruchte deportatietreinen, de zogeheten *Sonderzüge*. Deze treinen vallen buiten de reguliere dienstregeling en komen nooit ter sprake in het bestendig comité, de raad van bestuur of de directieraad van de NMBS. Vermoedelijk krijgt de directie pas achteraf lucht van dit vervoer. Het wordt gezien als een klein onderdeel van de ruimere militaire diensten die bij het begin van de bezetting als onvermijdelijk worden aanvaard. Met de kennis van vandaag is het niet te vatten dat er nauwelijks of geen protest is tegen de deportatietreinen.

In het in 2023 verschenen boek *Bezette Bedrijf, de oorlogsgeschiedenis van de NMBS* analyseert de Belgische oorlogshistoricus Nico Wouters de samenwerking tussen de NMBS en Duitse bezetter. Aan de basis van het boek ligt de vraag begin 2022 van



regeraad minister van mobiliteit Georges Glikinet en de voorzitter van de Senaat Stephanie D'Hose aan het Studiecentrum Oorlog en Hedendaagse Maatschappij voor een historisch onderzoek van de rol van de NMBS bij de deportaties.



### **Strafbaar**

In de periode 1941-1944 worden voor zover bekend 189.542 Belgische dwangarbeiders, 25.490 Joden, 16.081 politieke gevangenen en 353 Roma per trein richting oosten gedeporteerd.

De NMBS wordt betaald voor de deportatietreinen. Via het Mitteleuropäische Reisebüro in Brussel ontvangen de Belgische Spoorwegen tijdens de bezetting 41,94 miljoen frank, het bureau in Berlijn betaalt 8,76 miljoen frank. Die bedragen betreffen ook andere prestaties.

De NMBS-directie beseft dat de militaire diensten strafbaar zijn. Weigeren of protesteren is geen optie. De Duitsers zouden dan hun bevelen hardhandig opleggen. Het uitvoeren van militaire taken beschouwt de NMBS als een noodzakelijk kwaad. De prijs voor het behoud van het reizigersvervoer en de voedselbevoorrading.

### **Sabotages**

Toch komt zowel op de werkvloer als bij de verschillende directies al snel een vorm van verzet tegen de bezetter op gang. Met sabotages en inlichtingen. Onderduikers, werkweigeraars en bepaalde verzetsgroepen krijgen financiële steun onder meer via de Sociale Dienst die in februari 1941 door NMBS-baas Rulot werd opgericht.

De directie protesteert tegen de integratie van Duits afweergeschut in Belgische treinen. Vanaf 1943 gaat de NMBS vooral in het economische verweer. Dienstverlening en productie worden doelbewust verlaagd door vertragingen, kleine sabotages, fraude met diensturen en rapporten en massale afwezigheden. In 1944 worden herstellingen aan bepaalde bruggen vertraagd.



**Passanten bekijken een door het verzet vernielde spoorbrug**

© Collectie NMBS – Train World Heritage

Om te verhinderen dat burgers in Duitsland moeten gaan werken, werft de NMBS liefst 25.000 extra medewerkers aan. Spoorwegpersoneel kan in principe niet door de bezetter worden opgeëist. Voorts weigert de directie om personeel te ontslaan dat door het Duitse militaire gerecht is veroordeeld.

### **Enorme schade**

Niet als de Eerste Wereldoorlog heeft de Tweede Wereldoorlog enorme gevolgen voor de spoorwegen. Het laatste bezettingsjaar wordt het spoor met zwaar getroffen door bombardementen en sabotageacties. De balans na de bevrijding is zorgwekkend.



**De werkplaats van Etkempols na een bombardement in januari 1944**

© Collectie NMBS – Train World Heritage

Van het 4.846 km lange net in 1940 is nog naar 2.916 km operationeel. Van de 3.414 locomotieven zijn er 2.371 inzetbaar. De vloot wagons en rijtuigen is gehalveerd van 110.000 tot 56.000. Het aantal personeelsleden bedraagt 97.862.

De NMBS sluit 1944 af met een tekort van bijna 3 miljard frank. Van dit bedrag heeft 72,5 procent betrekking op de vier oorlogsjaren. Dat percentage staat los van wat de NMBS 'bezettingkosten' noemt. Begin 1945 worden die op bijna vijf miljard geraamd. 62,5 procent van deze kosten betreft het uitvoeren van reguliere transporten in België in opdracht van de Duitse bezetter.

Directeur-generaal Rulot wordt op aandringen van de vakbonden geschorst, maar uiteindelijk weer in zijn eer hersteld. Hij komt niet meer terug.



De omslag van het spoorboekje 1943 met het iconische B-logo  
© Collectie NMBS - Train World Heritage

## De Nederlandse Spoorwegen

Op 10 mei 1940 valt Duitsland niet alleen België en het Groothertogdom Luxemburg maar ook Nederland binnen. Als de Duitsers op 14 mei 1940 Rotterdam in de as leggen en dreigen ook andere Nederlandse steden te bombarderen, capituleert de legerleiding. In de vijf oorlogsdagen vallen veel slachtoffers en wordt grote schade aangericht. Ook de in 1938 opgerichte Nederlandse Spoorwegen (NS) delen in de klappen. De meeste spoorbruggen zijn door de Nederlanders opgeblazen.

Op 16 mei 1940 neemt de NS-directie het spoorwegsysteem weer in handen en zegt aan de Duitsers toe de militaire transporten voor haar rekening te nemen. Loyale samenwerking is het devies, ook op aanraden van de Nederlandse militaire autoriteiten.

Op 21 juni 1940 wordt de relatie met de Duitse overheid formeel vastgelegd. De NS blijft baas in eigen huis, de personeelsreglementen en de rechten van het personeel blijven van kracht. Een Bahnbevollmächtigter (Bbv) vertegenwoordigt de Deutsche Reichsbahn en het Reichsverkehrsministerium. De Bbv resideert in Utrecht. Op de grote stations en in de werkplaatsen zijn vertegenwoordigers ter controle aanwezig.

Op 28 mei 1940 hebben de Duitsers de brug bij Venlo hersteld, op 5 juni die bij Deventer. Samen met de Duitsers krijgt de NS de oost-westverbindingen snel hersteld. Al op 22 juni volgen de bruggen bij Roermond. Midden juli 1940 is Rotterdam-Dordrecht-Moerdijk weer bereikbaar en eind 1940 is dit het geval voor alle bruggen.

## Hupkes aan het roer

In oktober 1940 wordt de in 1938 door de regering-Colijn benoemde president-directeur Jan Goudriaan als gijzelaar opgesloten in het kamp Buchenwald. In mei 1941 komt Goudriaan vrij. Op 23 juli 1941 wordt hij door de Duitsers ontslagen, maar op 13 juli 1942 wordt hij opnieuw opgesloten, eerst in Haaren daarna in het gijzelaarskamp Sint-Michielsgestel.



*Dankzij vicepresident Hupkes krijgen de Duitsers geen greep op de NS, maar het moet wel dienen voor de bezetters uitvoeren*

Het is de niet te onderschatten taak van vicepresident Willem Hupkes om het spoorbedrijf gaande te houden door enerzijds de vijand te vriend houden en anderzijds het personeel optimaal te beschermen. Hij draagt de NS-werknemers op om loyaal te zijn aan de nieuwe machthebbers. Door de Duitsers slim uit te spelen behoedt hij zijn personeel deels voor Arbeitseinsatz in Duitsland.

Dankzij Hupkes krijgen de Duitsers geen greep op het spoorbedrijf, maar het moet wel dienen voor de bezetters uitvoeren.

## Deportatietreinen

Tot de herfst van 1941 verlopen de relaties met de bezetter soepel, maar door de oorlog tegen Rusland ontstaat er een gebrek aan locomotieven, personeel, goederenwagens en rails. Er volgt een eindeloze strijd tussen de NS-directie en de Duitse autoriteiten met als resultaat een grotere werkplaatscapaciteit om Duitse locomotieven te repareren, levering van 465 km rails, het rijden van veertig Duitse treinen in de regio's Essen en Düsseldorf.

De Duitsers leggen beslag op 14 procent van het locomotiefpark. Vierhonderd spoorarbeiders gaan in Duitsland werken. De NS zal opnieuw allerlei deportatietreinen tegen factuuratie rijden.

## Forse winsten

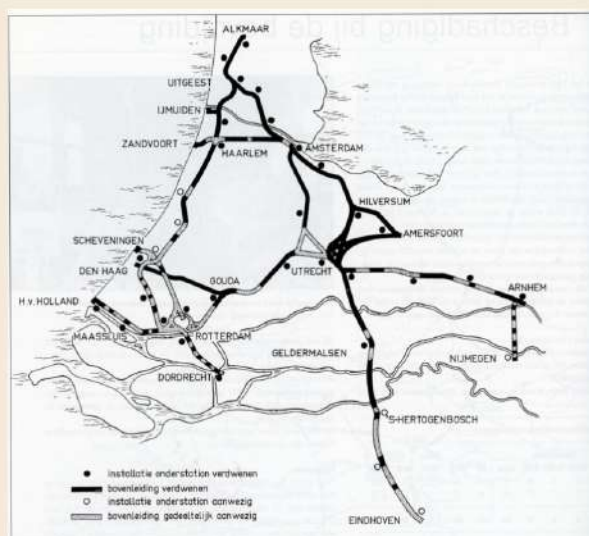
In de loop van 1942 komen meer sabotagegevallen voor. De NS richt dan een drieduizend man sterke railwacht op die hoofdlijnen bewaakt.

De jaren 1941, 1942, 1943 en 1944 (tot 17 september) leveren forse winsten op. Voor het eerst zal het spoorwegsysteem laten zien wat het op het gebied van personenvervoer kan. Werden er in 1939 95 miljoen reizigers vervoerd, in 1941, 1942 en 1943 zijn het er respectievelijk 114, 167 en 232 miljoen. Een stijging met een factor 2,5.

Dit komt tot uiting in de balans. Die laat op 31 december 1943 een volkomen gezond bedrijf zien. Eind 1939 bedroegen de schulden 494 miljoen gulden, eind 1943 waren die gedaald tot 150 miljoen gulden.

## Luchtaanvallen

Op 28 mei 1944, de eerste pinksterdag, komen bij De Klomp negentien mensen om het leven bij een beschieting van een elektrische trein door Amerikaanse jachtvliegtuigen. Vanaf 3 september 1944 nemen de luchtaanvallen op treinen sterk toe. De pantserplaten op de locomotieven, cabines en de betonnen schuilhuisjes op de kolenwagens (tenders) achter de locomotief bieden maar weinig bescherming. Het aantal doden bij het rijdend personeel stijgt snel, net als het ziekteverzuim. In dat laatste jaar dat de treinen rijden, worden de taken van het rijdend personeel aanmerkelijk zwaarder omdat er nog geen automatisch sluitende deuren zijn.



Schade aan het bovenleidingnet veroorzaakt door de bezetter tussen 17 september 1944 en 5 mei 1945

© NS

De frequentie van de treinen neemt vanaf 5 september 1944 snel af. Op 12 september 1944 rijdt de laatste kolentrein van Eindhoven noordwaarts. Zondag 17 september rijden er geen persontreinen. Vanaf 18 september zijn nog slechts enkele elektrische treinen vóór 10 u en na 16 u gepland. Stoomtreinen rijden er bijna niet.

## Staking

Waarnemend president-directeur Willem Hupkes wil niet deelnemen aan verzetsacties als die niet door de Nederlandse regering in Londen worden besloten. Aan de april-meistaking in 1943 doet het spoorwegpersoneel niet mee. Hupkes ziet wel in dat een staking pas kan slagen als het draagvlak bij de dertigduizend spoormannen wordt vergroot doordat de Nederlandse regering in Londen tot actie oproept. Hupkes helpt om dit te realiseren.

Op 17 september 1944 roept Radio Oranje via het codebericht *De kinderen van Versteeg moeten onder de wol* op om het werk neer te leggen. Versteeg is de schuilnaam van Hupkes. Men rekent op hooguit één maand staking. Het optimisme van de Britse veldmaarschalk Montgomery – even de Rijn over en dan via het Ruhrgebied naar Berlijn – is op wind gebaseerd. De Duitsers winnen op 25 september de slag bij Arnhem. Tot 5 mei 1945 blijft Nederland boven de grote rivieren onder Duits bewind. Hupkes is even de regie kwijt, maar samen met de personeelsraad lukt het hem toch om de controle over de correcte betaling van de lonen en pensioenen te behouden.

## Hongerwinter

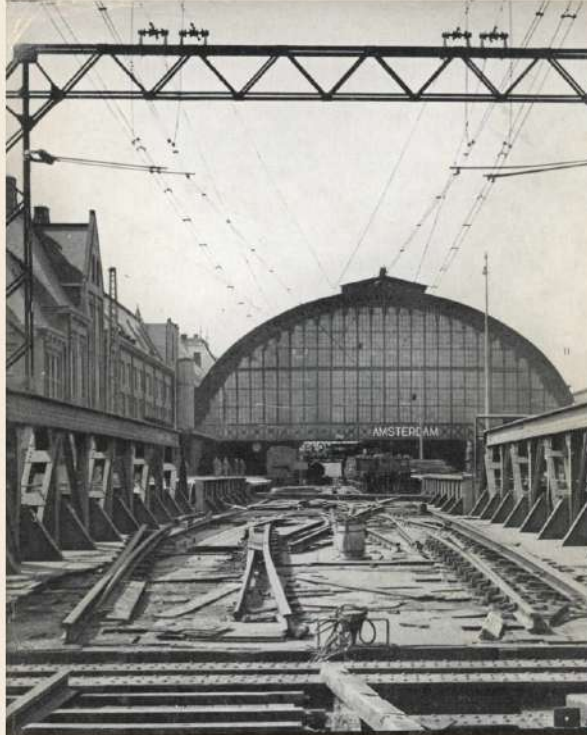
Militair gezien is het effect van de staking gering. Binnen de week rijden de Duitsers hun eigen treinen, vaak met Duits materieel en meestal 's nachts en met lage snelheid. Drieduizend Reichsbahn-medewerkers en tweeduizend niet-stakers, vooral in Groningen en Drenthe, laten gemiddeld dertig treinen in Nederland en twintig naar en van Duitsland rijden. Zonder seinen en overwegbewaking.

De bezetter onderneemt geen gecoördineerde actie tegen de staking. Schadelijk is de staking voor het westen van het land dat verstoken blijft van de in het oosten aanwezige voedselvoorraden.

In januari 1945 bieden de Duitsers aan om treinen door NS-personeel te laten rijden van oost naar west. De regering in Londen zet de staking door. Het gevolg is een ernstige hongersnood in het westen van Nederland met ongeveer 20.000 doden, de Hongerwinter.

### Leeggeroofd

Het spoorbedrijf zelf is zwaar getroffen. Alles wat los en vast zit, wordt geroofd. Het nieuwe rangeeremplacement Watergraafsmeer in Amsterdam, in 1942 in gebruik genomen, is een weiland met masten geworden. Werkplaatsen zijn tot op de vloer leeggeroofd. Alle rollend materieel is naar het oosten afgevoerd. In plaats van de loyale samenwerking wordt het bedrijf van september 1944 tot mei 1945 een symbool van verzet tegen de bezetter.



De oostzijde van het station Amsterdam-Centraal begin mei 1945. Treinverkeer is onmogelijk.  
© NS

In 1945 diende de NS bij de regering een rekening van 772,8 miljoen gulden in voor herstel van het bedrijf. Het Rijk zal 373,4 miljoen gulden vergoeden. Van de 92,9 miljoen gulden voor aan de Wehrmacht verleende dienst wordt slechts 4,4 miljoen betaald. Nochtans had het Nederlandse oorlogsbewind dat bedrag toegezegd. Hiermee verdampen de in de oorlog behaalde bedrijfswinsten.

### Collaboratie

In de Tweede Wereldoorlog dienen de Belgische en Nederlandse Spoorwegen zowel de belangen van het land als die van de Duitse bezetter. In wezen is dat collaboratie. De NMBS en de NS zijn actief betrokken bij de deportatie van Joden, Roma, Sinti en andere ongewenste burgers naar de concentratie- en vernietigingskampen in het oosten. De Duitsers betalen voor die transporten.

Pas in 2005 biedt de NS excuses aan voor het meewerken aan de deportaties van Joden naar het Judendurchgangslager in Westerbork, maar weigert schadevergoedingen te betalen. Dat is buiten Salo Muller gerekend, oud-fysiotherapeut van de Amsterdamse voetbalclub Ajax. Samen met advocate Liesbeth Zegveld zorgt Muller ervoor dat de NS in 2019 besluit om de slachtoffers en nabestaanden tegemoet te komen. De NS betaalt 43 miljoen euro.

De ophief in Nederland over de Jodentransporten ligt aan de basis van het boek *Bezet bedrijf. De oorlogsgeschiedenis van de NMBS* van Nico Wouters, directeur van Cegesoma, het studiecentrum Oorlog en Samenleving. Wouters komt tot de conclusie dat de NMBS 51 miljoen frank (vandaag 21 miljoen euro) verdient aan onder meer aan de deportaties van 230.000 burgers, van wie 25.490 Joden, vanuit de Dossinkazerne in Mechelen. De nauwe samenwerking met de bezetter staat in schril contrast met het verzetsimago dat de NMBS tijdens en na de oorlog koestert. 6.799 spoor mannen worden als verzetslid erkend. Het verzet focust op sabotage van de bezetter en militaire doelen. De deportatietreinen blijven – behalve het twintigste transport, waaruit een aantal mensen kon ontsnappen dankzij een verzetsactie – buiten beeld. Ook na de oorlog kwamen deze *Sonderzüge* niet ter sprake.

Wouters spreekt zich in zijn onderzoek niet uit over de noodzaak van herstelbetalingen. Die kwestie laat hij over aan de politiek en de NMBS. Staat er in België ook een Salo Muller op?

Collaboratie NMBS NS Tweede Wereldoorlog



#### Herman Welter

is journalist, volgt sinds 1964 de spoorwegen in binnen- en buitenland  
Foto © Privécollectie

#### Geef een reactie

Aangemeld als Pieter Coupé [Bewerk je profiel](#) [Uitloggen?](#) Vereiste velden zijn gemarkeerd met \*

Reactie \*

REACTIE PLAATSEN

#### Lees ook



**DAS REICH** Geert Sels

OP ZOEK NAAR NAZI ROOFKUNST UIT BELGIË

kunst recensie

**'Kunst voor das Reich' van Geert Sels: de vergeten verhalen achter naziroofkunst**

Floris Kuneit 6 min. leestijd

geschiedenis

**Het nieuwe Holocaustmuseum toont de Jodenvervolging in een realiteit van kleur**

Lode Delputte 10 min. leestijd

geschiedenis

**Hoe de roze driehoek een symbool van homovervolging werd**

Elwin Hofman 9 min. leestijd



kunst  
geschiedenis  
taal  
literatuur  
vl ⇄ nl

#### Steun ons

Word ook een #lagelander  
Doe een gift  
Onze partners

#### Over ons

Ons DNA  
Wie zijn we?  
Missie & Visie  
Team *de lage landen*  
Contact  
Vacatures

#### Meer informatie

Veelgestelde vragen  
Nieuwsbrieven  
Agenda & Evenementen  
Algemene voorwaarden  
Privacybeleid  
Cookie-instellingen

#### Tijdschrift

Waar te koop  
Abonneren  
Adverteren  
Gratis proefnummer

#### Blijf op de hoogte

Abonneer je op onze nieuwsbrieven en ontvang het beste van *de lage landen* in je mailbox

Voornaam \*

Achternaam \*

E-mailadres \*

Ik ga akkoord met de algemene voorwaarden en het privacybeleid

protected by reCAPTCHA



INSCHRIJVEN

