

Het verzet binnen de NMBS tijdens WOII (Ruben Lateur)

Tijdens WOII leverde het Belgische treinpersoneel bovengemiddeld aandeel in het verzet. Verrassend genoeg kregen zij maar weinig aandacht in de verzetshistoriografie. Wie waren deze spoorweglieden, via welke verzetsacties lag hun focus en hoe werkten zij daarbij samen in verzetsnetwerken?

Om de Belgische economie draaiende te houden tijdens de bezetting, moest het spoorwegwezen vanaf de zomer van 1940 meestappen in de Belgische accommodatiepolitiek. De Duitse bezetter van zijn kant verstevigde zijn greep op de NMBS, om Duitse (militaire) transporten te verzekeren. Onvermijdelijk diende het personeel niet alleen de Belgische maar ook de Duitse belangen. Enerzijds bood die positie binnen de NMBS talloze opportuniteiten tot tegenstand en verzet. Anderzijds ondermijnde subversief gedrag ook de efficiënte werking binnen het eigen bedrijf. Verzetssmensen beoefenden daarom een moeilijke evenwichtsoefening tussen samenwerking en verzet. Om van binnenuit zand te strooien in de Duitse machine, moest het personeel tot op zekere hoogte meedraaien in dat systeem.

Via empirisch onderzoek van de erkenningsdossiers wordt het sociale profiel en de verzetsactiviteiten geanalyseerd van 284 spoorweglieden in de regio Mechelen-Leuven-Tienen-Landen. De exclusief mannelijke werknemers waren meestal getrouwd kenden tijdens de bezetting een vrij normaal en regelmatig leven. Het verzet ontwikkelde zich zeer vaak op de werkvloer, waar het uitvoerend personeel zelf het initiatief nam. 79 % van de spoorweglieden maakte van de gunstige positie bij de NMBS gebruik om spoorweg-gerelateerd verzet te plegen, voornamelijk door materiële sabotage en het doorgeven van inlichtingen over het spoor. Kleine schade aan de treinapparatuur was veel couranter dan spectaculaire treinontsporingen. Terwijl het aantal sabotageacties vanaf de herfst van 1943 gevoelig toenam, bezorgden de verzetsleden na de landing in Normandië dagelijks met meerdere spooracties hinder aan de Duitse militaire transporten. Deze sabotages kenden in deze laatste oorlogsmaanden bovendien grotere repercussies: elke vertraging voor de troepen en munitietreinen op hun weg naar het westfront in Frankrijk kon terreinverlies betekenen voor de Wehrmacht. Daarnaast waagde maar liefst 85 % van de spoormannen zich aan andere verzetsvormen, buiten de NMBS. Meer dan de helft van de 284 spoormannen hielp mee met de verspreiding van sluikpers. Een kleiner aantal bewaarde of herstelde wapens, bewaakte wachtposten tijdens de bevrijdingsgevechten of bood hulp aan werkweigeraars, familie van politieke gevangenen, geallieerde vliegeniers of ontsnapte krijgsgevangenen.

Het spoorwegpersoneel werd in het verzet niet aangestuurd vanuit een centraal (NMBS-)orgaan. Het participeerde daarentegen op versnipperde wijze in losse netwerken. Binnen de verzetsorganisaties golden regels van compartimentering: uit veiligheidsredenen was contact buiten de eigen afdeling meestal strikt verboden. Toch kwam er samenwerking tot stand buiten deze grenzen om. Dit kon enerzijds het resultaat zijn van een nieuwe geheime verbinding die strategisch en doelbewust werd opgezet. Anderzijds vormde ook de (vooroorlogse) collegiale en eventueel vriendschappelijke band tussen de spoormannen vaak een basis voor vruchtbare samenwerking in het verzet. In de enorme Mechelse centrale werkplaats van de NMBS, wisselden de spoormannen van diverse groeperingen bijvoorbeeld sluikbladen uit met hun “werkmakers” en maanden zij elkaar aan tot materiële sabotage.

Deze studie leverde geen nieuwe aanwijzingen op van openlijk noch clandestien verzet tegen de Joodse transporten. Zelfs de gewapende verzetsgroepen achtten een overval van dergelijk goed bewaakt konvooi onverantwoord gevaarlijk. Wel hebben enkele zeldzame machinisten

princiepelijk geweigerd om een militair transport te slepen. Het gaat om slechts 4 individuele machinisten op 400 weerstanders van het spoor, ofwel 1%. Deze terughoudendheid is te begrijpen als een beredeneerde keuze. Via openlijk verzet riskeerde men de positie binnen het bedrijf te verliezen en daarmee ook de kansen op clandestien spoorwegverzet. De talloze kleine sabotages aan het rollend materieel gebeurden daarom bij voorkeur subtiel. Er is wellicht geen andere historische periode waarin zoveel inlichtingenwerk over en sabotages tegen het spoor werden gepleegd, als in het dicht bespoorde België tijdens de bezetting.