SÉNAT DE BELGIQUE

———

SESSION DE 2023-2024

———

8 DÉCEMBRE 2023

———

Enquête sur le rôle de la SNCB dans les convois ferroviaires et la déportation de Juifs, de Tsiganes, de résistants, de travailleurs forcés et d'autres victimes belges au départ de la Belgique, durant la Seconde Guerre mondiale

———

RAPPORT
DU CEGESOMA

———

LA SNCB ET LES DÉPORTATIONS

Le rôle des chemins de fer dans les déportations de Juifs et de Roms (déportés raciaux), persécutés politiques et travailleurs forcés durant la Seconde Guerre mondiale en Belgique
(p. 2 à 195)

———

———

Voir:
Documents du Sénat :
7-503 – 2023/2024 :
Nº 1 : Rapport.

_____
Ce document n'est pas disponible en version papier.

7-503/2

BELGISCHE SENAAT

———

ZITTING 2023-2024

———

8 DECEMBER 2023

———

Onderzoek van de rol van de NMBS bij de treintransporten en de deportatie van joden, zigeuners, verzetslui, verplicht tewerkgestelden en andere Belgische slachtoffers vanuit België tijdens de Tweede Wereldoorlog

———

VERSLAG
VAN HET CEGESOMA

———

DE NMBS EN DE DEPORTATIES

De rol van de spoorwegen in de deportaties van Joden en Roma (raciaal gedeporteerden), politiek vervolgden en verplicht tewerkgestelden tijdens de Tweede Wereldoorlog in België
(blz. 196 tot 389)

———

———

Zie :
Documenten van de Senaat:
7-503 – 2023/2024:
Nr. 1 : Verslag.

_____
Dit document is niet op papier beschikbaar.

La SNCB et les déportations

Le rôle des chemins de fer dans les déportations de Juifs et de Roms (déportés raciaux), persécutés politiques et travailleurs forcés durant la Seconde Guerre mondiale en Belgique

Rapport final

Nico Wouters

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction

1.1. Remerciements

1.2. Cadre de recherche

1.3. Problématique

1.4. Sources d'archives

2. La SNCB en temps de guerre

2.1. Le statut de la Société avant la guerre

2.2. La structure de l'entreprise

2.3. L'approche taylorienne du directeur général

2.4. La préparation à la guerre

2.5. Le rôle de la SNCB pendant la campagne des dix-huit jours

2.6. La décision de reprendre le travail (juin 1940)

2.7. Gestion des chemins de fer par les Allemands et compétences allemandes

2.8. Exercice de l'autorité et prise de décision

2.9. Évolution des compétences et du transport militaire

2.10. Solidarité et productivité

3. Prestations militaires

3.1. Desserte du transport allemand par la SNCB

3.2. Transport allemand *versus* transport militaire

3.3. Autres prestations militaires

4. Déportations

4.1. Trains spéciaux

4.2. Prisonniers politiques

4.3. Travailleurs obligatoires

4.4. Juifs et Roms (déportés raciaux)

4.5. Règlement financier

5. Résistance, épuration et réparation

5.1. Protestations ouvertes de la direction

5.2. La résistance organisée au sein de l'entreprise

5.3. La résistance quotidienne et la doctrine Galopin

5.4. Pourquoi n’y a-t-il pas eu d’opposition aux déportations ?

5.5. L'attitude de la direction face à la résistance

5.6. La part du transport allemand et la doctrine Galopin

5.7. Dénouement

5.8. Épuration de l'entreprise

6. Conclusion générale

Liste d’abréviations

Liste des sources

Bibliographie sélective

Annexes

1. Introduction

1.1. Remerciements

Le présent rapport est le résultat d'une étude historique menée par le Centre d'étude Guerre et Société (CegeSoma), la quatrième direction opérationnelle des Archives de l'État. Je tiens tout d'abord à remercier le vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, Georges Gilkinet, et la présidente du Sénat, Stephanie D'Hose, ainsi que tous les membres de la commission des Affaires institutionnelles du Sénat, pour la confiance qu'ils ont accordée au CegeSoma. Plusieurs autres personnes méritent également d'être remerciées. En premier lieu, Florence Matteazzi, qui, en tant que chercheuse, a recueilli une partie des sources et a réalisé une étude sur la résistance au sein de la SNCB. Nous sommes également reconnaissants aux membres du comité consultatif scientifique : Michaël Amara (chef de service des Archives générales du Royaume, Bruxelles), Grégory Célerse (chercheur Musée de la Résistance, Bondues, & Rails et histoire, Paris), Frédéric Crahay (directeur Fondation Auschwitz), Dirk Luyten (directeur de la recherche CegeSoma/Archives de l'État), Hinke Piersma (Directeur de recherche au *Nederlands Instituut voor Oorlog en Genocidestudies* (NIOD), Amsterdam), Laurence Schram (chercheuse Kazerne Dossin), Veerle Vanden Daelen (conservatrice et coordinatrice des collections et de la recherche, Kazerne Dossin), Bart Van der Herten (chercheur en histoire des chemins de fer et des transports, consultant indépendant et coach) et Paul Van Heesvelde (chercheur en histoire des chemins de fer et des transports). Ces membres ont été sélectionnés pour leur expertise en la matière.

Paul Van Heesvelde et Dirk Luyten, qui ont relu les premières versions du manuscrit du livre et ont répondu à des questions spécifiques, méritent une mention spéciale. Gertjan Desmet du CegeSoma/Archives de l'État, Karin Van Honacker des Archives de l'État et Jos Decelle, ancien membre du conseil d'administration d'Infrabel, ont également apporté des commentaires importants sur le rapport final. Nous sommes particulièrement reconnaissants à Laurence Schram de Kazerne Dossin qui a mis ses archives de recherche à disposition.

Outre les membres du comité scientifique et les lecteurs, les services administratifs et de documentation de la SNCB méritent également d'être remerciés. Ils ont pleinement coopéré en donnant accès à leurs archives et en recherchant activement les sources historiques. Il s'agit principalement de Lawrence van Haecke du service d'archives et de documentation et des deux bénévoles Michel Thiry et Paul Pastiels. Gieslinde Schampheleer et Nathalie Boulanger, du secrétariat des organes de gestion de la SNCB, ont toujours accepté de donner accès aux archives qu'elles conservent. Il en va de même pour Nathalie Ledent de HR Rail. Merci également à trois jeunes et talentueux chercheurs qui mènent d'excellentes recherches. Dans leurs mémoires de master à l'Université de Gand, Ruben Lateur a étudié la résistance au sein la SNCB autour de Malines, Tirlemont, Landen et Louvain, et Sybren Logghe l'épuration

d'après-guerre à la SNCB[1]. Kris Van der Aar, de l'université Radboud de Nimègue, a étudié l'épuration d'après-guerre auprès des secrétaires généraux et de la SNCB dans le cadre de son master de recherche au CegeSoma/Archives de l'État. Johannes van de Walle, Jan Naert et Joachim Derwael du Dépôt Cuvelier des Archives de l'État à Bruxelles et Gertjan Desmet du CegeSoma ont fourni de précieux conseils pour la recherche des archives de la justice militaire, des Dommages de guerre et de l'Office de récupération économique (ORE) aux Archives de l'État. L'ancien archiviste Luc Vandeweyer nous a aidés à consulter les archives de la Banque d'émission et les archives du service du Séquestre, conservées dans les Archives de l'État. Gert De Prins et Alexandra Matagne du Service Archives des Victimes de le Guerre (Archives de l'État) ont également apporté le soutien et les conseils nécessaires.

1.2. Cadre de recherche

Le 4 avril 2019, la Chambre des représentants a approuvé la proposition de résolution relative à la réalisation d'une enquête sur le rôle de la SNCB dans la déportation de Juifs durant la Seconde Guerre mondiale. Le CegeSoma/Archives de l'État a été chargé d'effectuer cette enquête le 27 janvier 2022 par le vice-premier ministre et ministre de la Mobilité Georges Gilkinet et par Stephanie D'Hose, présidente du Sénat de Belgique. La mission consistait à mener une enquête « sur le rôle de la SNCB dans les convois ferroviaires et la déportation de Juifs, de Tsiganes, de résistants, de travailleurs forcés et d'autres victimes belges au départ de la Belgique, durant la Seconde Guerre mondiale »[2]. L'objectif était de présenter un rapport final au Sénat en novembre 2023. La nature et la forme du rapport ou la problématique n'ont pas été définies en détail dans la mission confiée au CegeSoma. L'étude a bénéficié d'un financement de 60.000 euros, dont la moitié a été payée par chacun des deux commanditaires.

Les recherches ont débuté le 1er août 2022 avec l'embauche de la chercheuse Florence Matteazzi, qui a effectué une partie du travail de base dans les archives. Nico Wouters a présenté un rapport intermédiaire à la commission des Affaires institutionnelles le 28 octobre 2022 et le 7 juillet 2023. L'étude a également été présentée au comité scientifique spécialisé du CegeSoma le 25 janvier 2023. Le comité scientifique d'accompagnement s'est réuni le 15 septembre 2022, le 22 mars 2023 et le 16 octobre 2023.

---

[1] Ruben Lateur, *Het verzet tijdens de Tweede Wereldoorlog door de spoorweglieden in de regio Mechelen en de aansluitende zones Leuven, Tienen en Landen*, mémoire de maîtrise non publié, Université de Gand, 2023; Sybren Logghe, *De administratieve zuivering van incivisme binnen de NMBS na de Tweede Wereldoorlog*, mémoire de maîtrise non publié, Université de Gand, 2023.

[2] Convention entre les Archives de l'État et le Sénat du 31 janvier 2022 ; arrêté ministériel signé par le ministre Georges Gilkinet, 13 août 2022.

Nous avons disposé de dix mois pour la recherche et de cinq mois pour la rédaction. Le rapport (en néerlandais) a été remis le 1er novembre 2023.

Le présent rapport final se limite à une analyse purement historique basée sur l'analyse des sources. Il ne contient aucune recommandation politique sur les mesures de réparation possibles. Cela ne fait en effet pas partie de notre mandat scientifique. Dans la conclusion, nous abordons cependant les responsabilités dans le contexte historique et les leçons qui peuvent éventuellement en être tirées pour l'époque actuelle. Outre ce rapport final, l'étude a également donné lieu à un livre grand public plus complet, publié en même temps que le rapport[3].

Dans le présent rapport, le terme « déportations » est utilisé dans le sens actuel du terme et donc dans le sens de la mission confiée au CegeSoma: le transfert forcé de diverses catégories de victimes de Belgique et du nord de la France vers l'Allemagne ou un pays occupé par l'Allemagne, avec l'intention de les emprisonner, de les soumettre au travail forcé ou de les tuer. On parle de trois grandes catégories : les victimes de persécutions politiques (résistants et prisonniers politiques), les victimes de persécutions économiques (travailleurs forcés) et les victimes de persécutions raciales (Juifs et Roms). 25 843 individus (tous Juifs, mis à part 353 Roms) ont été déportés de la caserne Dossin à Malines. On estime que 6 000 Juifs de Belgique ont également été déportés depuis la France. Il s'agit de toute une population sans distinction : jeunes enfants et vieillards, malades et nécessiteux. Le nombre de persécutés politiques qui ont été déportés (principalement des résistants) n'a pas encore été déterminé avec précision en ce qui concerne la Belgique. Le nombre de prisonniers politiques reconnus en Belgique est de 40 281, mais ils n'ont évidemment pas tous été déportés. Nous nous basons sur le chiffre de l'historien Patrick Nefors qui parle de 16 081 prisonniers politiques déportés[4]. Il ne s'agit donc pas ici de prisonniers politiques officiellement reconnus, mais bien de toute personne internée et déportée par les forces d'occupation allemandes en tant qu'opposants et résistants. Le présent rapport utilise le terme de prisonniers politiques. Le nombre de travailleurs forcés n'est pas non plus déterminé avec précision à ce jour. Le chiffre le plus précis et le plus courant reste celui qu'a avancé Frans Selleslagh, qui fait état de 75 000 Belges contraints au travail dans le nord de la France et de 189 542 travailleurs forcés belges en Allemagne (dont 3 200 ont péri)[5]. Après la Libération, 52 883 personnes sont reconnues comme déportées pour le travail obligatoire (dont 2 266 à titre posthume), selon la base de données du Service Archives des Victimes de la Guerre.

[3] Nico Wouters, *Bezet bedrijf. De oorlogsgeschiedenis van de NMBS,* Tielt, 2023.
[4] Patrick Nefors, « Camps de concentration (Belges dans) », dans le *Dictionnaire de la Seconde Guerre mondiale en Belgique,* José Gotovitch et Paul Aron (éds.) Bruxelles, 2008, 79-80.
[5] Frank Selleslagh, « De tewerkstelling », dans Etienne Verhoeyen *et al*., *« Het minste kwaad »,* Kapellen, 1990, 60-83 (77) ; Dirk Luyten, « Travail obligatoire », dans José Gotovitch et Paul Aron (éds.), *Dictionnaire de la Seconde Guerre mondiale en Belgique,* Bruxelles, 2008, 439-445.

Faute de chiffres plus précis, le chiffre de 189 542 travailleurs forcés belges en Allemagne sert de référence.

Il s'agit de catégories de victimes très différentes qui ne peuvent en aucun cas être comparées, même si, s'agissant du processus de déportation, elles sont interconnectées. Chacune de ces catégories concerne des personnes arrêtées et internées illégalement, dont la déportation, en d'autres termes, est également illégale. La prise de décision et l'exécution des déportations s'inscrivent dans le contexte plus large de l'organisation des transports sur ordre allemand pendant l'Occupation. D'un point de vue historique, il est logique d'étudier conjointement les différentes catégories à partir de la problématique du rôle de la SNCB.

1.3. Problématique

L'histoire des chemins de fer en Belgique est d'abord documentée par l'entreprise elle-même[6]. Les historiens amateurs et les associations d'historiens ferroviaires jouent également un rôle important en la matière. En ce qui concerne la période de la Seconde Guerre mondiale, ils se concentrent souvent sur les événements militaires, la résistance au sein de la SNCB ou les aspects plus techniques de l'histoire ferroviaire. L'ouvrage de Claude Lokker sur la SNCB pendant la guerre, publié en 1985, est un travail de pionnier, mais il ne contient malheureusement pas de notes de bas de page ni de références aux sources et est de surcroît parfois apologétique[7]. Le livre publié en 2001 à l'occasion des 175 ans des chemins de fer belges et des 75 ans de la SNCB constitue une étape importante[8]. Ce livre reste aujourd'hui l'ouvrage de référence sur l'histoire des chemins de fer belges, et comporte un chapitre sur la Seconde Guerre mondiale rédigé par Paul Van Heesvelde[9]. L'introduction à l'inventaire rédigée par Madeleine Jacquemin des Archives de l'État offre également une bonne synthèse[10]. Au cours des dernières décennies, Paul Van Heesvelde a publié les plus importantes

[6] Paul Nolet de Brauwere, « L'organisation », dans *Trains*, n° 3-4, 1951, 19-23 ; F. Delory, « Le premier quart de siècle de la SNCB : 1926-1951 », dans la *Revue de la SNCB*, 1951, n° 3-4, 3-111; Ulysse Lamalle, *« Histoire des chemins de fer belges »*, Bruxelles, 1953 (3e éd.) ; J. Vandenberghen, *« La Société Nationale des Chemins de Fer belges 1939-1945 »*, Bruxelles, 1991.

[7] Claude Lokker, *Des bâtons dans les roues. Les cheminots belges durant la deuxième guerre mondiale / Stokken in de wielen. De Belgische spoormannen tijdens de tweede wereldoorlog*, Bruxelles-Anvers, 1985.

[8] Bart van der Herten, Michelangelo Van Meerten et Greta Verbeurgt (éds.) *Le temps du train : 175 ans de chemins de fer en Belgique. 75e anniversaire de la SNCB / Sporen in België - 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS,* Louvain, 2001.

[9] Paul Van Heesvelde, « Räder müssen rollen für den Sieg ». L'exploitation ferroviaire durant la Seconde Guerre Mondiale / « Räder müssen rollen für den Sieg ». « Spoorwegexploitatie tijdens de Tweede Wereldoorlog », dans Bart van der Herten, Michelangelo Van Meerten et Greta Verbeurgt (éds.), *Le temps du train : 175 ans de chemins de fer en Belgique. 75e anniversaire de la SNCB,* 182-199.

[10] Madeleine Jacquemin, *Inventaire des archives du Ministère des Communications. Administration des Transports (Chemins de fer)*, Bruxelles, AGR, 2020.

contributions scientifiques sur l'histoire de la SNCB en temps de guerre[11]. Le rôle de la SNCB dans les déportations de Juifs a également été abordé dans le livre et le rapport publiés en 2007 sous le titre *La Belgique docile*. Cette enquête sur le rôle des autorités belges dans la persécution des Juifs en Belgique a également été menée par le CegeSoma pour le compte du Sénat[12]. Le court chapitre consacré à la SNCB confirmait déjà à l'époque l'organisation de transports de Juifs par la SNCB.

Après cette étude, il a été largement admis que la SNCB avait procédé aux déportations de Juifs. Dans le cadre de l'ouverture de Kazerne Dossin à Malines en novembre 2012, la SNCB a mis à disposition un wagon historique qui a été placé sur le site rénové du musée et du mémorial. Lors de son inauguration, Jannie Haek, alors administrateur délégué de la SNCB-Holding, a fait une déclaration publique sur le rôle de la SNCB lors de l'Occupation qui s'inspirait largement du rapport *La Belgique docile*, publié en 2007. Le site web du musée du train *Trainworld* reprend également cette affirmation : « À partir de 1941, le régime nazi ne fournit plus de conducteurs de trains. Les machinistes belges vont devoir assurer seuls la conduite des convois, y compris les trains militaires allemands. Devenue un chaînon de la logistique infernale nazie, la SNCB participe alors à la déportation des Juifs et des Tsiganes de Belgique ainsi que ceux du nord de la France. »[13] La participation de la SNCB aux déportations de Juifs n'est donc plus un secret depuis 2007. De nombreuses questions restent cependant en suspens.

C'est ce qui a conduit à la décision politique du 27 janvier 2022 d'attribuer la mission au CegeSoma/Archives de l'État. La mission mentionnée ci-dessus comprend une enquête sur le rôle de la SNCB dans les déportations pendant l'Occupation de la Seconde Guerre mondiale. Il s'agit en premier lieu de replacer l'entreprise dans le contexte plus large de l'Occupation, c'est-à-dire d'étudier la relation entre, d'une part, les opérations commerciales et, d'autre part, la politique dite du moindre mal et la doctrine Galopin, le contexte de coopération avec l'occupant allemand et la répartition des pouvoirs avec ce dernier. Deuxièmement, il y a lieu d'examiner également le domaine plus vaste de l'histoire de l'entreprise pendant la période d'occupation : les

[11] Paul Van Heesvelde, 'Au service de deux maîtres. La reprise du travail à la SNCB en 1940', dans Marie-Noëlle Polino (éd.), *Une entreprise publique dans la guerre. La SNCF, 1939-1945*, Paris, 2001, 105-121; Paul J.G.M.J. Van Heesvelde, « De Belgische spoorwegen en de economische oorlogsvoorbereiding », dans Madelon de Keizer (*et al*. éds.), *Thuisfront. Oorlog en economie in de twintigste eeuw*, 2003, Amsterdam, 63-74 ; Paul Van Heesvelde, « 'Vous considérant, M. le directeur général, comme le père de la grande famille du rail'. Les relations sociales à la SNCB pendant la Deuxième Guerre mondiale », dans *Travailler dans les entreprises sous l'occupation,* Franche-Comté, 2007, 470-484.

[12] Nico Wouters, « Le transport des Juifs », dans Rudi van Doorslaer (*et al*.), *La Belgique docile. Les autorités belges et la persécution des Juifs en Belgique durant la Seconde Guerre mondiale*, Meulenhof/Manteau, 2007, 587-604.

[13] Site consulté le 31 juillet 2023.
https://www.trainworld.be/fr/collections/l-histoire-des-chemins-de-fer-belges/3-guerre-et-reforme-1914-1945.

opérations, la prestation de services, l'organisation interne, la prise de décision, l'évolution des recettes et des dépenses et les relations de pouvoir. Troisièmement, il s'agit également d'examiner la pratique de la politique de coopération : la résistance au sein de l'entreprise, la mise en œuvre pratique et le traitement financier des déportations, ainsi que les réactions venant des échelons inférieurs à la coopération avec l'occupant. Les principales questions auxquelles nous souhaitons répondre sont les suivantes. Les déportations ont-elles été effectuées avec des trains et du personnel belges et comment ont-elles été organisées concrètement ? Comment les déportations ont-elles été gérées financièrement ? Qui est responsable des décisions et quelle est la place de la SNCB dans la politique générale de coopération économique avec le Troisième Reich ? Quelles étaient les relations avec l'occupant allemand ? Y avait-il des marges de négociation ; comment celles-ci ont-elles été utilisées (ou pas) ? Quelle a été l'attitude de la résistance organisée au sein de la SNCB ? Comment s'est déroulée la purge d'après-guerre et quel rôle les déportations y ont-elles (ou non) joué ? Y a-t-il eu des questions ou des plaintes après la Libération concernant le rôle de la SNCB ? Comme nous l'avons mentionné, cela implique de procéder à l'histoire de l'entreprise de la SNCB en temps de guerre. Ce contexte plus large et cette compréhension plus profonde sont également nécessaires pour compenser le manque de sources directes relatives aux déportations.

1.4. Sources d'archives et autres défis

Une liste complète des archives consultées a été incluse dans la bibliographie. Je me limite ici aux principales collections. Les archives de la SNCB-Service du personnel, y compris les dossiers individuels « Incivisme », conservées aux Archives générales du Royaume à Bruxelles, constituent un fonds de première importance[14]. Dans le Dépôt Cuvelier des Archives de l'État à Bruxelles, les archives de la justice militaire pour la répression de la collaboration après la guerre sont essentielles, y compris l'enquête judiciaire sur la SNCB et (entre autres) sur le directeur général Narcisse Rulot. Nous avons fait bon usage d'un important dossier d'archives sur le directeur général Narcisse Rulot qui est conservé aux Archives de l'État de Namur. Les archives du secrétariat des organes de gestion de la SNCB sont également très utiles. Certaines archives du temps de la guerre sont encore conservées par le service lui-même, notamment la vaste enquête disciplinaire sur le directeur général Narcisse Rulot et les procès-verbaux des réunions du conseil d'administration et du comité permanent. Les archives conservées par le Service d'archives et de documentation de la SNCB sont très disparates. Les avis et archives relatifs aux sabotages sur le réseau ferroviaire constituent une part particulièrement importante des archives sélectionnées. Nous avons également consulté des archives allemandes, notamment les archives du *Reichsverkehrsministerium* (ministère des Transports du Reich) et de la *Hauptverkehrdirektion Brüssel* (direction centrale des transports) dans les archives

[14] Madeleine Jacquemin, *Inventaire*, 13-18.

fédérales de Berlin et les *Organisation und Geschäfstverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel* (Organisation, répartition des tâches et gestion du personnel de la WVD Bruxelles) dans les archives fédérales de Fribourg. Au CegeSoma, les archives des différentes organisations de résistance pendant la Seconde Guerre mondiale sont particulièrement importantes. Parmi les dossiers du Service Archives des Victimes de la Guerre (Archives de l'État), les documents relatifs au « 20e convoi » sont particulièrement intéressants. Les témoignages oraux conservés à la Fondation Auschwitz apportent également des informations complémentaires.

Cependant, la recherche a été compliquée par de nombreuses lacunes dans les sources d'archives existantes, ainsi que par la disparition de certaines archives. Comme cela a déjà été souligné dans le rapport et le livre *La Belgique docile* de 2007, il n'existe pas de fichier central sur ce que nous appelons aujourd'hui les trains de déportation pendant la Seconde Guerre mondiale[15]. Par ailleurs, ces trains de déportation ne sont pratiquement jamais mentionnés dans d'autres sources de la SNCB. Les déportations ne font par exemple jamais l'objet de discussions au sein du conseil d'administration ou du comité permanent de la SNCB. Nous reviendrons sur les explications possibles de cette absence de discussion dans le rapport. De même, la SNCB ou les différents bailleurs de fonds de la SNCB n'apparaissent pas dans les archives de la Banque d'émission ou les archives du service du Séquestre de l'Administration des Domaines (toutes deux aux Archives de l'État, Dépôt Cuvelier à Bruxelles). Il en va de même pour les archives de l'Office de récupération économique (ORE) conservées aux Archives de l'État. Bien que le dossier Dommages de guerre des Archives de l'État soit très riche et offre de nombreuses possibilités de nouvelles recherches, il était moins pertinent dans le cadre spécifique de la présente étude. La faible réponse à l'appel lancé durant l'hiver 2022-2023 pour trouver des témoins et avoir accès à des archives privées par les canaux du CegeSoma/Archives de l'État, de Kazerne Dossin, de la Fondation Auschwitz et de la SNCB (notamment via le magazine du personnel *'Le Rail/Het Spoor'*), a été très décevante. Seules une dizaine de personnes ont répondu, qui ne disposaient de manière générale pas d'informations essentielles. Nous avons également contacté 61 autorités communales situées autour de la principale route de déportation des Juifs en Belgique, notamment en demandant spécifiquement à pouvoir consulter les archives de la police. Nous avons reçu une dizaine de réponses positives de la part d'archives locales et de cercles d'histoire locale, mais comme aucun des documents signalés ne s'est avéré réellement pertinent pour la présente recherche, il a finalement été décidé de ne pas consulter ces documents. Nous devons donc conclure que la stratégie consistant à combiner les différentes catégories de victimes dans une seule étude afin d'accroître la possibilité de trouver des sources pertinentes s'est avérée infructueuse à cet égard. Cependant,

[15] Nico Wouters, « Le *transport des Juifs* ».

la combinaison des catégories de victimes permet heureusement d'obtenir des informations substantielles.

Certaines sources d'archives ont également disparu. Dans certains cas, cela fait partie des pratiques habituelles. De nombreuses « archives opérationnelles », telles que les carnets de block signalant les passages entre les gares, les bulletins de mise en marche de la direction du service avec la description de l'itinéraire, les indicateurs des chemins de fer (avec le départ, la destination finale et les lignes), les certificats de l'EBD-Brüssel concernant la commande de trains ou les tableaux de service ont été systématiquement détruits peu de temps après leur utilisation[16]. Dans le cas des trains spéciaux (*Sonderzüge*), il s'agissait probablement aussi d'une mesure visant à supprimer les traces sur papier.

Par ailleurs, certaines archives de la SNCB ont également disparu au fil du temps, comme les archives de la Direction financière, les dossiers disciplinaires du personnel ou certaines archives de cadres supérieurs tels que le comité de direction, les directeurs des ateliers centraux, les ingénieurs en chef de la direction du Matériel, de la direction de l'Exploitation ou de la direction de la Voie. Malgré l'aide précieuse des services actuels de la SNCB dans cette recherche, des décisions malheureuses ont été prises dans le passé qui ont conduit à la disparition de dossiers d'archives essentiels. Bien qu'il ait été demandé à la SNCB, à la suite de visites d'inspection des Archives de l'État dès 1990 et à nouveau en 2003, de transférer certaines archives pour qu'elles puissent être conservées et divulguées dans de bonnes conditions, elle n'a jamais décidé de se conformer à cette demande, arguant qu'elle n'était pas couverte par la loi relative aux archives. Ce n'est qu'à partir de 2013 que la situation a lentement changé, mais de nombreux fichiers d'archives ont malheureusement été endommagés ou perdus en raison des mauvaises conditions de stockage du passé[17]. Les archives du ministère de la Justice sur l'utilisation des fourgons cellulaires n'existent plus non plus[18]. Pour toutes ces raisons, l'étude repose nécessairement sur des données fragmentaires et incomplètes.

Le présent rapport est un résumé de la publication du livre et donne suite à la demande des commanditaires. L'analyse étoffée qui figure dans le rapport s'appuie invariablement sur la vaste contextualisation utilisée dans le livre. Chaque section numérotée du rapport contient une brève conclusion partielle présentée dans un encadré, ce qui permet de saisir rapidement les grandes lignes. Dans la conclusion

[16] Informations fournies à l'auteur par Lawrence van Haecke et Paul Pastiels (Service d'archives et de documentation de la SNCB), courriel du 10 juillet 2023.
[17] Note interne de Michaël Amara (chef de service aux Archives générales du Royaume, Bruxelles), 7 décembre 2018, et commentaires de Michaël Amara au rapport final, 11 octobre 2023.
[18] Courriel de Michaël Amara (chef de service aux Archives générales du Royaume, Bruxelles) à l'auteur, 13 février 2023.

générale, nous examinons les responsabilités dans une perspective historique et tirons les leçons possibles de cette histoire.

2. La SNCB en temps de guerre

2.1. Le statut de la Société avant la guerre

La Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) a été créée le 1er septembre 1926[19]. Il s'agit d'une société de droit public de catégorie B mandatée par l'État belge pour exploiter la plus grande partie du réseau ferroviaire pendant 75 ans. C'est une entreprise hybride, avec une gestion relevant du secteur privé, mais soumise à une stricte tutelle politique[20]. L'État belge reste le propriétaire du réseau ferroviaire et est également l'actionnaire majoritaire de la société. Les politiques tarifaires de la SNCB, les grandes décisions commerciales et les achats importants doivent être approuvés par le gouvernement. Le Parlement est compétent pour l'extension du réseau ferroviaire et les gros prêts consentis à la SNCB. La comptabilité de la SNCB est distincte et n'est pas soumise au contrôle de la Cour des comptes. Dix-huit des vingt-et-un membres du conseil d'administration, dont les représentants des grands secteurs industriels, ne sont pas nommés par l'assemblée générale mais bien par le Roi. Seuls les trois représentants du personnel au conseil d'administration sont *de facto* nommés par les syndicats[21]. Grâce aux pouvoirs importants de la Commission paritaire et aux tâches de cogestion, les syndicats acquièrent (pour l'époque) un grand pouvoir au sein de la SNCB[22]. La composition du conseil d'administration à la veille de la Seconde Guerre mondiale est la suivante : neuf catholiques, sept socialistes et cinq libéraux. Le conseil d'administration est présidé par le ministre de tutelle des PTT, de la Radiodiffusion et des Communications. À la veille de l'Occupation, il s'agit du ministre catholique Antoine Delfosse. Un comité permanent de quatre membres, composé de membres du conseil d'administration, prépare les réunions. En 1940, le président du comité permanent était le catholique et ancien

[19] La loi du 23 juillet 1926 et l'AR du 7 août 1926. Guy Coppieters, « Nationale maatschappij der Belgische spoorwegen (NMBS). Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) », dans Jean-Marie Yante et Pierre-Alain Tallier, (éds.), *Guide des organismes d'intérêt public en Belgique,* Tome II, Volume 2, Bruxelles, 2008, 768-777 ; Madeleine Jacquemin, *Inventaire,* 13-18 ; Bart van der Herten, « Le rail en Belgique », dans *Destination le front. Les chemins de fer en Belgique pendant la Grande Guerre*, Bruxelles, 2014, 19-27.
[20] Guy Vanthemsche, *Het Interbellum,* 164.
[21] Idem, 112.
[22] Dirk Luyten, « De NMBS als werkgever », dans Bart Van der Herten, Michelangelo Van Meerten, Greta Verbeurgt, (éds.), *Le temps du train: 175 ans de chemins de fer en Belgique. 75e anniversaire de la SNCB / Sporen in België - 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS*, 272-301.

président du Boerenbond Victor Parein. Parmi les autres membres figurent le libéral V. Cousin, le socialiste Gustave Lambert et le catholique Frantz Loontjens.

2.1. Conclusion : La SNCB est une entreprise publique gérée comme une entreprise privée depuis 1926, avec une forte représentation des principaux secteurs industriels au sein du conseil d'administration. L'entreprise revêt cependant aussi une importance stratégique nationale en termes de service public. Elle est donc placée sous la tutelle politique stricte, définie dans la loi, de l'État belge, actionnaire majoritaire et propriétaire du réseau ferroviaire.

2.2. La structure de l'entreprise

À la veille de la Seconde Guerre mondiale, la SNCB associe une structure d'entreprise verticale à une structure d'entreprise horizontale.

2.2.1. La SNCB compte six services (en réalité des directions) à la veille de la Seconde Guerre mondiale. Trois directions centrales (direction générale, département du personnel et département des finances) et trois directions décentralisées : la direction du Matériel et des Achats, la direction de la Voie et la direction de la Gestion (ou de « l'Exploitation technique »). Deux autres directions voient le jour pendant l'Occupation : (a) la direction des Affaires commerciales (la direction commerciale) est retirée de la direction de la Gestion en tant que direction distincte le 1er mai 1941 ; (b) le Service social est également créé en tant que direction distincte en 1941.

2.2.2. Il existe également une division horizontale, régionale, où les directions sont représentées. Les plus importantes dépendent de la direction du personnel et des grands groupes régionaux : Anvers, Charleroi, Gand, Hasselt, Liège, Mons et Namur, ainsi que le groupe de Bruxelles à partir de novembre 1940. Les directions de la Gestion, du Matériel et de la Voie sont représentées par un ingénieur en chef ou un inspecteur en chef dans chacun de ces groupes. Les directions de la Gestion et de la Voie sont, quant à elles, composées de neuf divisions géographiques, la direction du Matériel de sept districts et la direction commerciale de cinq régions d'inspection[23]. Ces groupes comprennent également les services auxiliaires tels que les ateliers centraux et les garages, ainsi que les services exécutifs tels que les gares, les dépôts de locomotives et les ateliers ferroviaires. Les principaux ateliers centraux dépendent de la direction du Matériel et des Achats : Cuesmes, Gentbrugge, Laeken, Louvain, Luttre, Malines et Salzinnes.

2.2.3. L'organisation par le haut des directions nationales et l'organisation par le bas des groupes régionaux conduisent parfois à des compétences concurrentes et à des tensions. Par ailleurs, alors que les directions ont un pouvoir formel, l'organisation en groupes est plus proche du terrain. Les chefs de groupe ont beaucoup de pouvoir informel, mais peu de pouvoir formel. Ils ne gèrent qu'un budget limité et supervisent

[23] Avis 44 P., 18 octobre 1940, *Avis Service P,* Arch. NMBS/SNCB.

principalement le personnel. Les groupes et ateliers sont toujours sous l'autorité de la direction centrale.

2.2. Conclusion : En 1940, la structure de l'entreprise est une combinaison d'un exercice formel de l'autorité hiérarchique et centralisée (verticale) et d'une structure régionale décentralisée (horizontale). Ce type de structure est peut-être inévitable dans une entreprise d'une si grande taille, qui compte une grande diversité de professions et a un rayon d'action national. De manière générale, la culture d'entreprise est particulièrement hiérarchisée : selon les normes actuelles, l'exercice de l'autorité au sein de la SNCB peut presque être qualifié de militaire.

2.3. L'approche taylorienne du directeur général

2.3.1. Depuis mars 1933, la SNCB est dirigée par le directeur général Narcisse Rulot, ingénieur civil des mines de l'Université de Liège. Il entre aux Chemins de fer belges en 1906 et gravit peu à peu les échelons. En tant que directeur général, il est un fervent défenseur de la gestion scientifique. Il n'a pas bonne réputation auprès des syndicats, en particulier auprès du syndicat socialiste. Il est considéré comme autoritaire. C'est en partie sous sa direction que les effectifs tombent de 116 133 en 1926 à 72 556 au 31 décembre 1939.

2.3.2. Dans les années 1930, la SNCB joue un rôle de pionnier dans les nouveaux processus de travail tayloriens et l'organisation planifiée du travail en Belgique[24]. On assiste à l'augmentation de la production en chaîne, à la modernisation des postes d'aiguillage automatiques, à une mécanisation du transport du courrier et des marchandises express, à une centralisation des réparations dans des ateliers (principaux) mécanisés et à une électrification du réseau. La modernisation du matériel de traction et du matériel tracté d'une part, et des bâtiments et de l'infrastructure ferroviaire d'autre part, augmente considérablement le volume du trafic. En 1926, 2 413 trains de passagers parcourent ensemble 39 millions de kilomètres; en 1938, ces chiffres passent à 4 042 trains et à 62,5 millions de kilomètres[25].

2.3.3. La rationalisation est également synonyme d'économies : les dépenses globales de l'entreprise tombent de 146 millions de francs belges en 1927 à 74 millions en 1939[26]. La SNCB réalise des bénéfices entre 1926 et 1930, mais, après 1931, elle clôture chaque année avec un déficit important, en partie à cause de la crise économique et de la concurrence du transport automobile[27]. Dès 1934, le fonds de

[24] Éric Geerkens, *La rationalisation*, 445.
[25] Narcisse Rulot, 'Dertig jaren vooruitgang in de exploitatie der Belgische Spoorwegen', dans *Technisch Wetenschappelijk Tijdschrift*, n° 7, 1943.
[26] Idem.
[27] Guy Vanthemsche, *Het Interbellum,* 169-170.

réserve est totalement épuisé (même si le fonds de renouvellement ou d'investissement continue d'augmenter).

2.3.4. Les capacités de la SNCB dépendent fortement de la conjoncture. Pour financer les travaux de modernisation, la SNCB doit contracter d'importants emprunts d'État dans les années 1930, ce qui démontre l'ambiguïté de son statut d'entreprise autonome[28]. Bien que certains élus se plaignent de l'entêtement dont fait preuve le directeur général dans l'utilisation de ces emprunts d'État, Narcisse Rulot n'a pas d'autre choix que de mener une politique financière stricte conformément aux directives arrêtées par la politique et l'industrie[29]. À la veille de la Seconde Guerre mondiale, Rulot jouit de la confiance de la politique et de l'industrie et est bien installé dans son siège de directeur.

2.3. Conclusion : Sous l'impulsion de la gestion scientifique mise en œuvre par le directeur général Narcisse Rulot, la SNCB joue un rôle majeur dans l'application des nouveaux processus tayloriens d'organisation du travail et de production. Après 1931, la crise économique et la concurrence du transport automobile ont profondément affecté la SNCB, puisqu'elle clôture chaque année avec un déficit. Les emprunts d'État contractés par l'entreprise autonome confirment sa relation ambiguë avec l'État belge.

2.4. La préparation à la guerre

2.4.1. Le rôle que la SNCB doit jouer en temps de guerre et d'occupation est calqué sur celui endossé lors de la Première Guerre mondiale. La principale leçon à tirer de la Première Guerre mondiale est qu'il faut permettre à l'administration publique belge de fonctionner sous l'autorité belge, car c'est la meilleure garantie pour défendre les intérêts du pays et de sa population. C'est la base de la loi du 5 mars 1935 concernant les devoirs des fonctionnaires en temps de guerre. Cette loi, dite loi Bovesse, oblige les fonctionnaires belges, les représentants de l'autorité, les officiers de police, etc. à rester à leur poste en cas de guerre et d'occupation et à continuer ainsi à exercer leurs fonctions dans l'intérêt de la population. Cette loi s'applique également à la SNCB. Ce principe implique que les administrateurs belges devront coopérer avec un occupant hostile.

Pour préciser cette coopération, le gouvernement distribue le Livret de mobilisation civile (arrêté royal du 17 mars 1936). Outre la loi Bovesse, le Livret comprend également la Convention internationale de La Haye et une instruction sur la conduite des fonctionnaires en temps de guerre. Les officiers publics doivent exercer leurs fonctions ou leur mandat et, s'ils sont sollicités par les forces d'occupation, ils sont tenus « (...) de ne rien entreprendre et de tout omettre qui puisse être nuisible à

[28] PV de l'interrogatoire d'Emiel Maes, 6 mars 1945, *Annexes au rapport, « D Témoins », Boîte 1, Dossier d'épuration Narcisse Rulot,* Arch. NMBS/SNCB.
[29] Idem.

l'administration ennemie dans les parties occupées du territoire belge ». En d'autres termes, les officiers publics belges (y compris le personnel de la SNCB) sont tenus, par arrêté royal, de collaborer loyalement avec les occupants allemands. La limite de cette coopération est définie en deux phrases : « Mais [les officiers publics belges] doivent s'abstenir d'exercer leurs fonctions si l'occupant veut leur imposer des actes incompatibles avec leurs devoirs de fidélité envers la Patrie. Dans un tel cas, ils prennent conseil auprès de leur supérieur hiérarchique et se conduisent conformément à leurs ordres écrits ». La coopération est limitée par l'application de la Convention internationale de La Haye de 1907 et du Code pénal belge.

2.4.2. Les plans préparatoires pour le rôle de la SNCB en temps de guerre se concentrent exclusivement sur l'aspect militaire[30]. La Commission de Réseaux de chemins de fer est composée de militaires et de hauts fonctionnaires de la SNCB, chargés de coordonner les opérations de la SNCB avec les plans de guerre militaires. Dans ce contexte, des plans détaillés sont établis pour le transport militaire. Lors de la mobilisation de septembre 1939, quelque 3 000 travailleurs de la SNCB sont appelés sous les drapeaux. Une partie du plan consiste à « évacuer » le cadre essentiel de l'entreprise vers l'arrière du front. L'idée est en effet qu'à tout moment, la direction de l'entreprise doit rester dans la Belgique inoccupée. Ce « plan d'évacuation » est ratifié le 8 novembre 1939[31]. Concernant le rôle militaire de la SNCB, l'objectif est principalement d'assurer la présence de la direction de la SNCB dans une Belgique libre et souveraine. Jusqu'à mai 1940, on part du principe que la guerre ne sera pas une guerre de mouvement mais qu'il faudra assurer une gestion en réseau avec des points de distribution fixes[32]. Ainsi, dans l'esprit des membres du conseil d'administration et de la direction, ce sera dans une partie de la Belgique non occupée, au pire des cas, en France ou en Angleterre, que se situeront les centres de direction de la SNCB. Le directeur général Narcisse Rulot tente de se rendre en Angleterre ou en France avec une partie de sa direction après le 28 mai 1940. Il ne retourne à Bruxelles que parce que les frontières ont été fermées par les Allemands.

2.4.3 En vertu de l'arrêté-loi du 2 février 1940 relatif à l'administration, en temps de guerre, des sociétés commerciales, le comité permanent décide que le siège social de la SNCB sera transféré à l'endroit où se trouve le gouvernement belge[33]. Si le conseil d'administration ne peut pas se réunir, ses compétences sont transférées au directeur général. Si ce dernier est empêché d'exercer ses fonctions, on se tourne vers le directeur adjoint ou vers les directeurs les plus âgés. La réunion spéciale du 15 mars 1940 fixe les modalités concrètes (concernant « l'exploitation en temps de guerre »). Une partie des compétences doit être déléguée au directeur général Narcisse Rulot et

[30] Paul J.G.M.J. Van Heesvelde, *De Belgische spoorwegen.*
[31] Paul Van Heesvelde, *Räder müssen rollen*, 184.
[32] Paul J.G.M.J. Van Heesvelde, *De Belgische spoorwegen,* 68.
[33] Doc n° 3849, PV de réunion Comité permanent, 1er mars 1940, *B.C. Notulen Doos 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB.

à deux membres du conseil d'administration. Cette décision est ratifiée le 12 avril 1940. Le gouvernement n'a plus la possibilité de régler les choses dans un arrêté-loi, bien que le conseil d'administration en ait exprimé le souhait. La dernière réunion d'avant-guerre du comité permanent a lieu le 26 avril 1940.

2.4. Conclusion : La SNCB n'était pas préparée à la situation qui a suivi la capitulation belge du 28 mai 1940. Jusqu'au dernier jour de la campagne des dix-huit jours, les décideurs politiques et les dirigeants se sont basés sur le modèle de la Première Guerre mondiale. Il n'a pas été tenu compte d'un scénario dans lequel le siège de l'entreprise doit opérer dans un pays entièrement occupé. Déjà avant l'invasion allemande, il avait été décidé de déléguer, en temps de guerre, une partie des pouvoirs du conseil d'administration à la direction générale. La suppression de la tutelle politique n'a cependant pas été prise en compte.

2.5. Le rôle de la SNCB pendant la campagne des dix-huit jours

2.5.1. Conformément au plan établi par la Commission de Réseaux de chemins de fer, Rulot et ses principaux directeurs sont mobilisés le 10 mai 1940. Une grande partie du personnel de direction quitte Bruxelles le 10 ou le 11 mai 1940 pour Ostende, où la direction de la SNCB travaillera sous l'autorité directe des militaires[34]. Une petite équipe d'inspecteurs en chef gère les affaires à Bruxelles[35]. La SNCB doit transporter des troupes et du matériel militaire et assurer le ravitaillement de ces troupes. La Société joue également un rôle essentiel pour l'évacuation des dizaines de milliers de fonctionnaires et de dirigeants qui doivent suivre le gouvernement, pour les centaines de milliers de civils qui fuient vers le sud et l'ouest, pour le transport des billets de banque et des stocks d'argent liquide vers l'ouest[36]. Le 16 mai 1940, le trafic ferroviaire est bloqué, et le 17 mai 1940 les Allemands entrent dans Bruxelles. La campagne des dix-huit jours a un impact majeur sur la société ferroviaire belge. 227 membres du personnel sont décédés au cours de la campagne[37]. Soixante kilomètres de lignes principales sont fortement endommagés, 597 bâtiments sont détériorés, dont 81 complètement détruits, tous les ponts ferroviaires des principaux carrefours sont détruits et des dizaines d'installations et d'autres infrastructures sont

[34] PV du 11 décembre 1944, interrogatoire de Rulot, *Dossier C. Déclarations et productions de M. Rulot, Divers, Boîte 1, Dossier d'épuration Narcisse Rulot,* Arch. NMBS/SNCB *;* Déclaration d'Emiel Brixhe, 4 janvier 1945, *Dossier n° 6229, Brixhe Emiel,* SNCB-RA.
[35] PV du 16 mai 1940, séance de l'après-midi, n° 756, E-2.02, *Beleidsdocumenten NMBS WOII*, Arch. NMBS/SNCB; Déclaration d'Emiel Brixhe, 4 janvier 1945, *Dossier n° 6229, Brixhe Emiel*, SNCB-RA.
[36] Herman Van der Wee et Monique Verbreyt, *A small nation in the turmoil of the Second World War,* Louvain, 2009 (40) ; Ministre de la Défense Nationale. Service d'Éducation à l'Armée. La Nation. Chemins de fer Belges, n° 3, 30 juin 1946*,* 37-39, *SNCB mai 1940 (AA70),* CegeSoma/Archives de l'État.
[37] Rapport présenté par le conseil d'administration, 23 mai 1941*, Rapports annuels*, Arch. NMBS/SNCB.

fortement endommagées ou détruites. Le coût des dégâts les plus importants est estimé à 455 millions de francs belges à la fin de l'année 1940. Au 28 mai 1940, une partie importante des locomotives se trouvent dans la région côtière ou en France. Elles y resteront bloquées pendant des semaines, voire des mois. Fin 1940, sept locomotives, 950 voitures et 35 935 wagons de marchandises commerciales restent introuvables[38]. Il faudra attendre septembre 1942 pour retrouver 96 % du matériel tracté d'avant-guerre[39].

2.5.2. Entre septembre 1939 et mai 1940, tout un arsenal législatif est mis en place pour interner les étrangers et Belges suspects.

(a) L'arrêté-loi du 12 octobre 1918, qui permet au ministre de la Justice d'imposer des mesures restrictives aux étrangers et aux éléments suspects, est en vigueur depuis que la Belgique est en état de guerre, c'est-à-dire depuis le 26 août 1939.

(b) L'arrêté-loi du 28 septembre 1939 sur la police des étrangers. Les étrangers séjournant illégalement sur le territoire ou dont la présence peut nuire à la sécurité du pays peuvent être internés par la Justice sans formalités[40].

(c) La loi du 22 mars 1940 relative à la défense des institutions nationales confirme les pouvoirs élargis et établit également un Comité central de coordination (sous la responsabilité de la Justice).

(d) Création de la Sûreté de l'État, qui fusionne les pouvoirs de l'ancienne Sécurité publique et de la Sécurité militaire.

(e) Le 10 mai 1940, lors de l'invasion allemande, la loi martiale est déclarée. L'arrêté-loi du 11 octobre 1916 entre une nouvelle fois en vigueur, et centralise tous les pouvoirs de maintien de l'ordre auprès du ministre de la Défense nationale. La Sûreté de l'État dépend également de la Défense nationale, qui peut imposer des restrictions de la liberté de circulation aux étrangers, aux suspects ou aux personnes susceptibles d'entraver les opérations militaires.

(f) Un arrêté est adopté le 8 mai 1940 pour interner les ressortissants des pays avec lesquels la Belgique est en guerre

(g) Le 10 mai 1940, un arrêté royal est adopté, donnant aux autorités militaires la pleine autorité sur toutes les forces de police[41].

---

[38] Idem.
[39] Inspecteur Larosse au directeur Verkoyen, 3 décembre 1942, *Documents remis par M. Rulot le 10 mars 1945 (F3/8), Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[40] Emmanuel Debruyne, « Invasion 40 – La Belgique face à ses « ennemis de l'intérieur ». Entre peur et impuissance » dans *La guerre de 1940 : Se battre, subir, se souvenir*, Villeneuve d'Ascq, 2014, 87-100.
[41] Emmanuel Debruyne, « De arrestaties van mei 1940 en de gevolgen », dans *La Belgique docile*, 171.

2.5.3. La mise en œuvre de ces mesures pose deux problèmes : les listes de suspects sont établies beaucoup trop rapidement et des lignes hiérarchiques différentes sont créées, ce qui entraîne une confusion entre les parquets, les juridictions militaires et les forces de sécurité[42]. À partir du 10 mai 1940, les suspects se dénoncent eux-mêmes ou sont arrêtés. L'état-major de l'armée est responsable de l'internement, de la surveillance et du transport. La rapidité inattendue de l'avancée allemande ne laisse pas le temps aux services de sécurité belges de contrôler et de sélectionner les internés suspects. Dès le 12 mai 1940, le conseil des ministres approuve « l'évacuation » vers la France d'une grande partie des internés[43]. Les transports se déroulent dans le plus grand désordre, en grande partie en raison de l'évolution rapide des événements militaires. Différentes catégories de suspects sont mélangées. Les trains partent sans destination finale. Les conditions de transport sont souvent médiocres. Les transports s'arrêtent dès le 18 mai 1940 car les Allemands brouillent les communications entre la Belgique et la France et la France ferme ses frontières. On estime que 16 000 personnes au total seront internées, dont environ 10 000 ressortissants ennemis et 6 000 suspects. Environ 13 500 personnes seront transportées de la Belgique vers la France. Quelque 7 500 personnes internées en Belgique se retrouveront dans des camps en France. On estime qu'entre 4 000 et 4 500 d'entre elles sont des Juifs[44]. Quelque 1 400 Juifs qui se trouvent dans des centres d'internement belges fuiront vers la France par leurs propres moyens. Au moins 300 d'entre eux se retrouvent dans des camps d'internement français en mai 1940. Les Juifs transportés en mai 1940 constituent ainsi une part importante des 5 835 Juifs de Belgique qui seront finalement déportés de Drancy à Auschwitz[45].

2.5. Conclusion : Au cours de la campagne des dix-huit jours (10-28 mai 1940), la SNCB suit un plan établi par le gouvernement et opère sous l'autorité militaire de l'état-major général, conformément au droit belge de la guerre. En mai 1940, il est de fait juridiquement impossible pour la direction de la SNCB de ne pas faire circuler les différents trains de déportation transportant des « éléments suspects » et des « étrangers indésirables ». Si l'internement et les déportations sont précipités, la SNCB les exécute sous l'autorité légale belge. Ces transports ne sont donc en rien comparables aux déportations qui auront lieu sous l'Occupation allemande.

[42] Minutes du comité de coordination, 16 avril 1940, *Parquet général à la Cour d'appel de Gand*, Archives de l'État Beveren-Waas.
[43] PV du Conseil des ministres, 12 mai 1940, par Pierre d'Ydewalle, s.l.n.d., Archives générales du Royaume.
[44] Herman Van Goethem et Patricia Ramet, *Drancy-Auschwitz 1942-1944: Joden uit België, gedeporteerd vanuit Frankrijk,* Bruxelles, 2015, (36).
[45] Emmanuel Debruyne, *Invasion 40*.

2.6. La décision de reprendre le travail (juin 1940)

Le 22 juin 1940, le directeur général Rulot communique la décision de redémarrer l'entreprise et de permettre au personnel de reprendre le travail. Les trois éléments suivants sont importants à cet égard.

2.6.1. La décision s'inscrit entièrement dans la doctrine Galopin[46]. Entre le 1er et le 22 juin 1940, Rulot s'entretient avec de nombreux hauts représentants belges du monde politique et industriel, parmi lesquels : Alexandre Galopin (gouverneur de la Société Générale), les secrétaires généraux Oscar Plisnier et Alexandre Delmer, le ministre des Communications Antoine Delfosse (se présentant comme une « personne privée »), le ministre d'État libéral Maurice Lippens, l'avocat général près la Cour de cassation Raoul Hayoit de Termicourt, le bâtonnier Braffort et M. Van der Rest (membre du conseil d'administration de la SNCB et plus tard président du *Comité Central Industriel*). Rulot consulte également quelque 80 cadres de la SNCB[47]. La plupart des représentants belges, sinon tous, demandent le redémarrage de la SNCB dans les plus brefs délais. La société ferroviaire est essentielle pour le retour des réfugiés belges, le ravitaillement de la population et l'approvisionnement de l'industrie. Les mines de charbon, en particulier, sont confrontées à des surplus de stock qu'elles ne peuvent pas écouler. Dès le 1er juin 1940, Alexandre Galopin exerce déjà une forte pression sur la SNCB pour qu'elle relance ses opérations. Le gouvernement Pierlot, exilé en France, signale également que le personnel de la SNCB doit reprendre le travail[48]. Le comité des secrétaires généraux note dans sa discussion du 17 juin 1940 que la situation n'est en rien comparable à celle de 1914 et que « (...) rien ne justifie une abstention de travail »[49].

2.6.2. Le gouvernement de tutelle politique et le conseil d'administration sont absents au moment où la décision doit être ratifiée[50]. La responsabilité finale incombe

---

[46] La doctrine Galopin est une ligne directrice pour la production de l'industrie et des entreprises belges à destination de l'Allemagne. Elle porte le nom d'Alexandre Galopin, gouverneur de la Société Générale en 1940. La doctrine prévoit principalement l'étendue des exportations vers l'Allemagne et souligne également le danger des livraisons militaires. La doctrine est remaniée à plusieurs reprises, mais son essence reste identique. La doctrine a un impact particulier sur l'industrie lourde wallonne (charbon, acier, métal). Dirk Luyten, *Ideologie En Praktijk van Het Corporatisme Tijdens de Tweede Wereldoorlog in België*, Bruxelles, 1997.

[47] Note du directeur général de la SNCB concernant la reprise du service en 1940, s.d., *La reprise du travail en 1940, n° 127 Fonds Hermann,* Archives de l'État Namur.

[48] Idem; Déclaration du témoin Ridder De Spirlet, 12 mars 1945, *Témoins interpellés à la demande de M. Rulot, Boîte 1, Dossier d'épuration Narcisse Rulot,* Arch. NMBS/SNCB.

[49] « (…) rien ne justifie une abstention de travail. » Copie des minutes du collège des secrétaires généraux, 17 juin 1940, *Dossier judiciaire 10/44 SNCFB, (Rulot-Bomans-Schotte),* Archives de la justice militaire, Archives de l'État.

[50] Les secrétaires généraux sont les fonctionnaires supérieurs belges dans chaque département ministériel. Ils remplacent leurs ministres pendant l'Occupation. Ils prennent des décisions qui sortissent des effets légaux sous conditions. Ils agissent comme une sorte de gouvernement de fonctionnaires, formant le pouvoir politique suprême qui contribue à façonner la politique administrative du moindre mal. Wouters, Nico. *De Führerstaat: Overheid En Collaboratie in*

entièrement au directeur général Narcisse Rulot. L'ensemble du comité de direction soutient néanmoins la décision, qui sera également approuvée rétroactivement par le conseil d'administration.

2.6.3. Avant d'ordonner officiellement au personnel de reprendre le travail, Rulot a deux réunions avec des représentants allemands de la *Wehrmacht Verkehrs Direktion Brüssel* (direction des transports de la *Wehrmacht* - WVD) (voir le point 2.7.1.) le 10 juin 1940 et le 19 juin 1940. Lors de la réunion du 10 juin 1940, la WVD allemande annonce qu'elle va obliger le personnel à reprendre le travail. Rulot prend acte de cette décision mais ne prend aucune initiative : à ce moment, la guerre en France fait encore rage. Au cours de la première semaine de juin 1940, des représentants allemands de la WVD obligent le personnel belge de la SNCB à se rendre au travail dans de nombreux endroits. Cela se fait sous la menace d'une exécution sommaire (15 juin 1940). Les Allemands paient également le personnel et en recrutent même du nouveau, qu'ils paient eux-mêmes entre temps, mais qui devra ensuite être intégré à la SNCB. Le risque est alors réel que les occupants fassent travailler le personnel sous leur autorité et mettent à l'écart la direction de la SNCB. La WVD affirme carrément que le personnel belge est soumis à l'autorité militaire directe et au droit de la guerre allemand. Rulot refuse d'ordonner la reprise tant que la guerre en France se poursuit. Ce n'est qu'à l'annonce de la capitulation de la France par la WVD, le 19 juin 1940, que Rulot donne son accord.

2.6.4. L'ordre formel du directeur général au personnel de reprendre le travail est publié le 22 juin 1940. Il a été rédigé par Rulot et cinq membres du comité de direction. Le court message contient deux éléments : (a) la reprise du travail est obligatoire sous peine de sanctions allemandes et (b) le personnel ne se verra pas imposer des actes incompatibles avec son devoir de fidélité envers la Patrie (*cf*. le Livret de mobilisation civile). Avec ce message, Rulot choisit la fuite en avant. La première version de la note de Galopin date du 28 juin 1940.

2.6. Conclusion : Les Allemands s'emparent agressivement de la gestion du réseau belge et obligent le personnel de la SNCB à travailler sous peine d'exécution sommaire. La décision de reprise du travail a été prise par le directeur général Narcisse Rulot sous sa propre responsabilité le 22 juin 1940 et n'a été couverte que plus tard par le conseil d'administration. Cette décision est inévitable en juin 1940 : (a) les Allemands menacent d'écarter la direction, (b) la SNCB est soumise aux dispositions légales contenues dans le Livret de mobilisation civile, (c) la société est un élément essentiel de la doctrine Galopin, notamment pour l'approvisionnement de la population et de l'industrie[51].

België (1940-1944), Tielt, 2006 ; Mark Van den Wijngaert, *België Tijdens de Tweede Wereldoorlog*, Anvers, 2015.

[51] Paul Van Heesvelde, *Räder müssen rollen*, 187.

2.7. Gestion des chemins de fer par les Allemands et compétences allemandes

2.7.1. Les deux principales instances allemandes installées à Bruxelles après le 28 mai 1940 sont la *Wehrmacht Verkehrs Direktion Brüssel* (WVD) et la *Eisenbahn Betriebs Direktion Brüssel* (direction opérationnelle des chemins de fer - EBD).

(a) La WVD est un service de transport militaire chargé de gérer le réseau ferroviaire belge[52]. La WVD est principalement responsable du transport militaire via les chemins de fer, les voies navigables et les autoroutes, tandis que l'EBD qui lui est subordonnée est en principe responsable essentiellement du transport commercial et non militaire. La WVD-Bruxelles relève officiellement du ministère allemand des Transports à Berlin, mais dépend en pratique davantage du commandement militaire suprême allemand en tant que direction dirigée par du personnel militaire. Sa seule priorité est le transport militaire allemand[53]. Géographiquement, la zone de compétence de la WVD-Bruxelles coïncide avec celle de la *Militärverwaltung* bruxelloise (l'administration militaire allemande) : Belgique et Nord/Pas-de-Calais. La WVD continue d'exister jusqu'au 15 juin 1942.

(b) Une nouvelle *Zentralverkehrsleitstelle* (centre de contrôle du trafic) est créée à Berlin le 15 juin 1942, les WVD de Paris et de Bruxelles étant transformées en *Haupt Verkehrsdirektion* (direction centrale des transports - HVD). Cette HVD-Bruxelles est désormais officiellement subordonnée au *Reichsverkehrsministerium* allemand et la HVD de Bruxelles doit également se conformer au plan de transport de la HVD de Paris[54]. Cette réforme représente une radicalisation de la politique d'exploitation de l'Allemagne, mais n'a pas d'impact direct sur la coopération avec la SNCB[55].

(c) La EBD est subordonnée à la WVD et, plus tard, à la HVD. L'EBD est responsable du transport commercial non militaire. L'EBD de Bruxelles est uniquement

---

[52] Pièce n° 29, RW18/28. Einrichtung und Organisation der WVD Brüssel 1939-1940, *Organisation und Geschäftsverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel,* Bundesarchiv Freiburg.

[53] « Erinnerungen aus dem Personalreferat der WVD Brüssel », *R 5-ANH. I/93 Bd. 1 1940, 1942, 1954. WVD bzw. HVD Brüssel einschl. EBA Lille, Nancy und Luxemburg, Zusammenarbeit (…),* Bundesarchiv Berlin.

[54] WVD Bruxelles, 20 juin 1942, *n° 25.Überführung des Eisenbahnwesens im Westen in den Geschäftsbereich des Reichsverkehrsministers. Enthält: Übertragung der Aufgaben des Wagendienstes von den Eisenbahndirektionen Nancy und Lille auf die WVD Paris 1942, Organisation und Geschäftsverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel,* Bundesarchiv Freiburg; Vermerk O.U., 23 juin 1942 (Wirtschaftsabteilung, Gruppe Transport), Wiederinbetriebnahme der Eisenbahnanlagen Brüssels', *R 5-ANH. I/96, Besetzung der belgischen und französischen Eisenbahnstellen und Wiederaufnahme des Betriebes im Sommer 1940, 1940-1942, 1952-1954*, Bundesarchiv Berlin.

[55] Lettre de Bauer (Hauptverkehrsdirektion Brüssel) à Rulot, 30 juillet 1942, *n° 756, E-2.02, Beleidsdocumenten NMBS WOII*, Arch. NMBS/SNCB.

compétente pour la Belgique (et donc pas pour le Nord/Pas-de-Calais), tandis que l'EBD de Lille et l'EBD de Nancy[56] relèvent également de la HVD de Bruxelles.

2.7.2 Fin juin 1940, l'EBD de Bruxelles compte en théorie 5 960 membres du personnel[57]. À son apogée, en mars 1941, la WVD (y compris pour le nord de la France) compte pas moins de 33 000 personnes. En raison des besoins croissants en personnel allemand dans le Troisième Reich et sur le front de l'Est, ce chiffre tombe à environ 10 000 en novembre 1943. En raison de la résistance croissante en Belgique et à la SNCB, ce nombre augmentera progressivement jusqu'à environ 18 000 après février 1944[58]. Ces organisations allemandes sont autonomes par rapport à l'organisation allemande *Militärverwaltung* à Bruxelles. Ce n'est qu'en cas de conflit majeur qu'on fait appel à Eggert Reeder de la *Militärverwaltung*. Cependant, la WVD (et la HVD à partir de juin 1942) disposent elles-mêmes d'une marge de manœuvre relativement limitée. Elles sont chargées de mettre en œuvre les quotas économiques imposés par Berlin. Il semble que le taux de rotation du personnel des WVD/HVD ait été assez élevé pendant l'Occupation et que Berlin ait régulièrement remplacé des responsables allemands lorsque les différents quotas n'étaient pas atteints.

2.7.3. La répartition des compétences entre la Belgique et l'Allemagne s'opère dans un contexte difficile. La direction de la SNCB mène une lutte acharnée pour rétablir les transports belges durant l'été 1940. La WVD donne la priorité aux transports allemands et à l'approvisionnement en charbon de l'industrie au cours de l'été 1940, dans un contexte de chaos et de perturbations majeures : personnel absent, matériel roulant indisponible et introuvable, ponts ferroviaires détruits ou très endommagés à tous les embranchements.

(a) Entre le 28 mai 1940 et le 14 août 1940, il n'y a pas de base légale pour l'administration allemande, ce qui entraîne confusion et conflits. La WVD invoque en termes vagues (l'article 53 de) la Convention de La Haye pour donner la priorité au transport allemand[59]. Dans une source d'archives allemandes, il est mentionné que le

[56] Pièce n° 28, Übersicht, 26 juin 1940, *RW18/29, Aufbau, Organisation und Stellenbesetzung der WVD Brüssel und der nachgeordneten Transportdienststellen, Organisation und Geschäftstverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel,* Bundesarchiv Freiburg.
[57] « Anlage zur Betriebslagemeldung vom 26.6.40 », *R 5-ANH. I/97 Bd. 1. 1940 – 1942. Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen 1940 bis 1944 (1940 – 1954),* Bundesarchiv Berlin.
[58] Absetzungsbericht für den Bezirk der HVD Brüssel, *R 5-ANH. I/101 Bd. 5, Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen 1940 bis 1944, 1940 – 1954*, Bundesarchiv Berlin.
[59] La convention de La Haye de 1907 est le traité international le plus important sur le droit de la guerre pendant la Seconde Guerre mondiale. Elle réglemente les droits et les devoirs d'un occupant hostile. L'article 53 donne aux forces d'occupation le droit de saisir tous les « moyens de transport » et « tous les moyens affectés sur terre, sur mer et dans les airs (...) au transport des personnes ou des choses » pour leur propre usage (moyennant indemnités). Nico Wouters, « La Convention de La Haye », consulté en ligne le 8 septembre 2023 à l'adresse *www.belgiumwwII.be*. https://www.belgiumwwii.be/belgique-en-guerre/articles/convention-de-la-haye-2.html

traité d'armistice français s'appliquait également à la SNCB belge[60]. La WVD à Bruxelles ne prend pas la peine d'élaborer une réglementation légale pour la Belgique au cours de ces premiers mois.

(b) La *Militärverwaltung* publie l'ordonnance relative à la gestion des chemins de fer en Belgique le 14 août 1940. Avec cette brève ordonnance, la WVD prend entièrement en charge la gestion ferroviaire du réseau belge[61]. Elle peut déléguer une partie de la gestion du réseau à la SNCB, ce qu'elle fait pour la majeure partie du réseau ferroviaire belge, tandis que les groupes d'Anvers et de Gand restent provisoirement sous le contrôle direct de l'Allemagne. La brève ordonnance allemande ne dit rien sur les compétences de chacun, la réglementation financière, le statut du personnel ou la gestion du matériel roulant. Du point de vue allemand, cela n'est pas nécessaire : la WVD part du principe qu'elle gère tout, sauf ce qui est explicitement délégué à la SNCB.

2.7.4. La WVD prend en charge non seulement la gestion du réseau, mais aussi une grande partie de la gestion de l'entreprise. La majeure partie de la gestion du matériel, certains aspects de la gestion du personnel et les horaires sont gérés directement par l'Allemagne[62]. Le lien habituel entre la direction et le personnel de la SNCB est coupé. Toutes les communications (« messages ») de la direction générale aux départements subalternes doivent être soumises à l'approbation préalable de l'EBD ou de la WVD. Le nouvel indicateur ferroviaire d'octobre 1940 ne comporte pas le logo de la SNCB. La WVD représente désormais la SNCB auprès des compagnies ferroviaires étrangères[63]. La forme de gestion appliquée par la WVD à la SNCB participe de la nomination d'un *Betriebsbevolmächtiger* (sorte de superviseur qui contrôle les dirigeants d'entreprises belges) et d'une *Kommissarische Verwaltung* (administration provisoire) (ordonnance du 5 juillet 1940), par laquelle tous les organes de gestion légaux de l'entreprise sont dissous et remplacés par une direction allemande qui prend en charge la gestion financière, la gestion du personnel et la gestion opérationnelle[64]. Bien que la SNCB conserve son conseil d'administration, son comité permanent, sa direction et une administration financière indépendante, le système que la WVD applique à la SNCB présente les caractéristiques d'une

[60] « Einordnung der Unterlagen der WVD/HVD Brüssel (…) », *R 5-ANH. I/93 Bd. 1 1940, 1942, 1954. WVD bzw. HVD Brüssel einschl. EBA Lille, Nancy und Luxemburg, Zusammenarbeit (…),* Bundesarchiv Berlin.
[61] Il s'agit de la « Verordnung über den öffentlichen Eisenbahnverkehr im besetzten belgischen Gebiet vom 14 August 1940 ».
[62] Merkheft über den Wehrmachtverkehr nach, von und in den besetzten Gebieten im Westen, *R 5-ANH. II/87 Reichsverkehrsministerium (Sammlung Kreidler). Betrieb bei den Wehrmachtverkehrsdirektionen Brüssel und Paris 1940 – 1942,* Bundesarchiv Berlin.
[63] Note Rulot sur les conflits avec les directeurs, *Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Dossiers Rulot - Annexes au Rapport I, Arch. NMBS/SNCB.
[64] Michel De Vlaminck, *De Belgische wapenindustrie tijdens de Nazi-bezetting (1940-1944)*, thèse de licence non publiée, KU Leuven, 1983.

Kommissarische Verwaltung. Sur le terrain (local), une société fantôme allemande est édifiée. Une délégation belge est créée à l'EBD-Bruxelles début juillet pour transmettre les ordres allemands. Pour les lignes gérées par la SNCB, des *Überwachungszentralstellen* sont mises en place au sein des services de l'EBD. Les services de contrôle exécutifs comprennent les *Überwachungsbahnhöfe*. Des représentants allemands *(Beauftragte*), dont les compétences ne sont pas clairement définies en juin 1940, sont nommés dans chacun des sept groupes et dans les ateliers centraux de Malines, Louvain, Gentbrugge, Salzinnes, Luttre et Cuesmes[65]. Les services des directions de la Gestion et de la Voie sont flanqués par des *Betriebsämter* (bureaux d'exploitation), la direction du Matériel par des *Maschinenämter* (bureaux des machines) et la direction commerciale par des *Verkehrsämter* (bureaux de circulation). Chaque gare (importante) est dirigée par un chef de gare allemand et son équipe. Cette surveillance a pour but d'assurer le suivi ponctuel des transports de la *Wehrmacht*[66]. Il est crucial que le personnel belge ou français soit constamment surveillé par des *Überwachungsbeamten* (agents de surveillance) allemands pendant l'exécution de leurs tâches (préparation, chargement ou déchargement). Un réseau dense de services de contrôle est mis en place pour les transports allemands.

2.7.5 Que dit le droit de la guerre ? Le droit international de la guerre (Convention de La Haye de 1907) donne à la puissance occupante le droit et le devoir d'assurer l'ordre et la vie publics du pays occupé (article 43). Ce faisant, l'occupant peut même écarter les lois du pays occupé, s'il estime qu'il existe un besoin impérieux de le faire[67]. L'article 52 règle les conditions des réquisitions qu'un occupant peut réclamer. L'article 53 donne à la puissance occupante le droit de saisir les « moyens de transport » (il ne s'agit donc pas de réquisitions). Il s'agit de « (...) tous les moyens affectés sur terre, sur mer et dans les airs (...) au transport des personnes ou des choses ». En mai et juin 1940, l'occupant se réfère principalement à l'article 53. Il y a cependant des conditions à respecter. L'esprit de la Convention de La Haye est que les réquisitions et les saisies ne peuvent servir qu'à satisfaire les besoins de la puissance occupante et lui permettre ainsi d'assurer la vie publique dans le pays occupé (articles 43, 49 et 52 de la Convention). En vertu de la convention, la puissance occupante a donc certainement le droit d'exploiter le réseau ferroviaire (ou une partie de celui-ci). Jusqu'où cette exploitation peut concrètement aller est sujet à interprétation. Idéalement, il faudrait parvenir à un accord-cadre.

---

[65] « Plan für Wiederaufnahme (...) » (pièce n° 14), *RW18/48, Instandsetzung. Nutzung der belgischen Eisenbahnen für deutsche Zwecke 1940, Organisation und Geschäftsverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel,* Bundesarchiv Freiburg.
[66] Dienstanweisung (…) WVD Brüssel 1941, *R 5-ANH. I/94 Bd. 2 1940-1941. WVD bzw. HVD Brüssel einschl. EBA Lille, Nancy und Luxemburg, Zusammenarbeit (…),* Bundesarchiv Berlin.
[67] Nico Wouters, « La Convention de La Haye », sur www.BelgiumwwII.be. (https://www.belgiumwwii.be/belgique-en-guerre/articles/convention-de-la-haye-2.html)

2.7.6 Aucun accord de coopération ou accord-cadre n'est mis par écrit entre la SNCB et la WVD en 1940. Cela est logique du point de vue allemand puisque la SNCB est subordonnée à la WVD. En 1940, Narcisse Rulot s'oppose lui aussi à un accord de principe qui séparerait les transports allemands des transports belges. Il en démontre l'impossibilité à l'aide d'arguments ferroviaires techniques. Il a probablement également des raisons stratégiques. Il part du principe qu'une politique de présence maximale de la Belgique est le meilleur moyen de défendre les intérêts belges. Il n'a pas tout à fait tort. Mais il ne tient probablement pas suffisamment compte des dangers potentiels. L'absence d'accord-cadre en 1940 risque de porter préjudice à au moins deux domaines : l'autonomie de l'entreprise en matière de personnel et les modalités d'exécution des transports allemands. Il est possible que le directeur général Rulot, comme beaucoup à l'époque, suppose une victoire finale de l'Allemagne dans laquelle la suprématie *de facto* du gouvernement militaire allemand doit être acceptée.

2.7. Conclusion : En 1940, les forces d'occupation allemandes réduisent la SNCB à un département exécutif subordonné à la *Wehrmacht Verkehrs Direktion* (WVD) à Bruxelles (ordonnance du 14 août 1940). Cela se traduit par le développement d'une « société fantôme » allemande avec des cadres allemands à tous les niveaux de l'entreprise. Cette forme de gestion d'entreprise présente de nombreuses caractéristiques d'une *Kommissarische Verwaltung*, ce qui est tout à fait exceptionnel pour des autorités publiques ou des organismes parastataux dans le contexte de l'occupation de la Belgique. Bien que le droit international de la guerre donne à l'occupant le droit d'exploiter le réseau ferroviaire, aucun accord-cadre n'est élaboré entre la SNCB et la WVD sur les compétences réciproques, les restrictions spécifiques concernant les services aux Allemands ou les garanties pour le ravitaillement (alimentaire) de la Belgique.

2.8. Exercice de l'autorité et prise de décision

Les événements liés à l'Occupation ont un impact fondamental sur la gestion interne de l'entreprise.

2.8.1. Le conseil d'administration mensuel est nettement subordonné au directeur général. Le comité permanent joue un rôle plus important en tant qu'organe consultatif, mais c'est surtout le pouvoir formel et informel du directeur général qui s'accroît considérablement pendant l'Occupation[68]. Cela a été en partie planifié avant la guerre, mais c'est surtout le fruit des événements survenus pendant l'Occupation. Pendant les premiers mois cruciaux de celle-ci, le conseil d'administration ne peut pas se réunir et plusieurs de ses membres sont interdits de fonction par l'Allemagne : il est affaibli lorsque commence l'Occupation. Le conseil d'administration se limite à

[68] PV de l'interrogatoire de Rulot du 19 décembre 1944, *Dossier PV interrogatoires Rulot, Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.

examiner les grands dossiers stratégiques d'intérêt général[69]. Les décisions fondamentales relèvent du directeur général, après quoi le conseil d'administration prend acte de la situation. Une discussion de principe sur la répartition des compétences avec l'occupant allemand ou sur les relations avec l'occupant allemand n'a jamais lieu au sein du conseil d'administration, ni au sein du comité permanent. Lors de conflits avec l'occupant allemand, Rulot demande cependant toujours au conseil d'administration et au comité permanent d'approuver et de couvrir ses décisions. Pendant toute l'Occupation, le directeur général et le conseil d'administration continuent de diriger par consensus.

2.8.2. En 1940, la direction de la SNCB doit se battre pour garder le contact avec le personnel. En raison du manque de lignes de communication, la direction risque de perdre le contact avec le personnel. La culture d'entreprise hiérarchique et verticale évolue pendant l'Occupation vers une forme plus horizontale et informelle d'autorité et de communication interne. Des « conférences » sont organisées en 1940, au cours desquelles les cadres supérieurs expliquent les nouvelles relations au personnel. Rulot organise un comité de direction avec les directeurs et leurs principaux adjoints tous les jeudis. Il organise une réunion avec les chefs de groupe et leurs adjoints tous les mardis matin, et avec l'ensemble des cadres (entre 150 et 200 personnes) tous les mardis après-midi. À la demande de Rulot, les Allemands ne participent pas à cette dernière réunion. Rulot ne tire pas parti du potentiel de cet « espace libre » pour accorder les violons. Il semblerait qu'en général, ces réunions servent principalement à confirmer les instructions écrites et les messages de la direction.

2.8.3. Au sein du comité de direction (une douzaine de participants), une consultation et une véritable discussion ont bel et bien lieu. C'est néanmoins Rulot qui prend toutes les décisions. C'est logique : les autres membres sont des subordonnés hiérarchiques et Rulot doit également approuver toutes les dépenses. La réorganisation interne de l'entreprise par Rulot au printemps 1942 renforce le principe selon lequel la direction aussi ne doit s'occuper que des « questions de principe », tandis que toutes les questions opérationnelles ou exécutives doivent être traitées par les chefs de groupe ou les cadres inférieurs[70]. À partir de la fin de l'année 1941, les tensions au sein du comité de direction au sujet de la politique de coopération avec l'occupant allemand augmentent. Les tensions internes éclatent en août 1943 et Rulot ne convoquera plus le comité de direction.

[69] L'état général du trafic et du matériel roulant, la situation financière et économique du pays, les tarifs, l'état des infrastructures et les grands travaux (de réparation), le renouvellement du matériel roulant, l'électrification de certaines lignes, les contrats et achats importants, le statut et le règlement de travail du personnel et, le cas échéant, les nominations à des postes de direction. À partir du printemps 1943, les « sabotages et bombardements aériens » sont également inscrits à l'ordre du jour.
[70] PV de réunion Comité permanent, 3 juillet 1942, *B.C. Notulen Doos 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB.

2.8.4. Quant au secrétaire général du ministère des Communications, il s'agit d'abord de Marcel Castiau qui est remplacé par Gaston Claeys à partir d'avril 1941[71]. Castiau et Claeys assistent toujours aux réunions du conseil d'administration et du comité permanent. Ils ne le font toutefois qu'en tant « qu'observateur », et non en tant que président ayant voix délibérative (comme le ministre le faisait avant la guerre en vertu de la loi de 1926). Le comité des secrétaires généraux a souligné la position autonome de la SNCB tout au long de l'Occupation. Ils évitent autant que possible de se retrouver impliqués dans la prise de décision. Le secrétaire général Claeys écrira le 25 juin 1942 « (...) qu'eu égard à l'ordonnance allemande du 14 août 1940 concernant l'exploitation des chemins de fer à voie normale, les Autorités belges pourraient ne pas intervenir (….) vu que le réseau est soustrait au contrôle normal de l'État. »[72]

2.8. Conclusion : Durant l'Occupation, le centre de gravité du pouvoir de décision se déplace vers le directeur général qui dirige à la fois le comité de direction, le comité permanent et le conseil d'administration. Le directeur général dispose (dans les limites des contraintes majeures de l'Occupation allemande) d'un pouvoir de décision individuel quasi absolu. La tutelle politique disparaît en grande partie. Les secrétaires généraux invoquent l'ordonnance allemande du 14 août 1940 pour ne pas avoir à assumer de responsabilité concernant la SNCB. Pour certaines questions de principe importantes concernant l'occupant, le directeur général cherchera toutefois explicitement à être couvert. Il maintient le consensus avec le conseil d'administration, le comité permanent, les conseillers juridiques externes et les secrétaires généraux tout au long de l'Occupation. Seul le comité de direction, qui n'a en principe aucun pouvoir formel, s'est disloqué en août 1943 en raison de la tension qui régnait entre ses membres.

2.9. Évolution des compétences et du transport militaire

Dès 1941, la WVD accorde progressivement plus d'autonomie à la SNCB. Le 26 juin 1941 représente un point de rupture formel important.

2.9.1. Jusqu'en juin 1941, l'EBD allemande établit elle-même les horaires des trains allemands. Cela se fait de manière relativement décentralisée en 1940. Ce système est préjudiciable à la SNCB car le transport allemand est toujours prioritaire sur le transport belge[73]. Le transport belge a toujours le dessous en raison du manque

[71] Rapport de Claeys, 14 février 1945, *Annexes au rapport, « D Témoins », Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[72] « (…) qu'eu égard à l'ordonnance allemande du 14.8.1940, concernant l'exploitation des chemins de fer à voie normale, les Autorités belges pourraient ne pas intervenir (….) vu que le réseau est soustrait au contrôle normal de l'État. » Lettre du Secrétaire général Claeys en date du 25 juin 1942 à Rulot, *Dossier P - Documents Divers. Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 2,* Arch. NMBS/SNCB.
[73] Déclaration Puissant (pièce n° 21), *Dossier n° 4694, Puissant Franz Alfred, Archives de la SNCB. Service du personnel. Dossiers concernant la Deuxième Guerre mondiale,* Archives de

structurel de matériel roulant, du manque de capacité du réseau à certains endroits et du manque de coordination des horaires belges et allemands[74]. Les Allemands peuvent par exemple facilement supprimer les trains belges et ont la mainmise sur les transports et le ravitaillement belges. C'est pourquoi, en 1941, la SNCB elle-même est favorable à la reprise de la gestion des horaires allemands afin de permettre une coordination optimale du transport belge[75]. La mise en œuvre de ces horaires allemand incombe cependant à la SNCB.

2.9.2. Le 26 juin 1941, la SNCB prend à son compte la configuration des horaires allemands sur l'ensemble du réseau belge. Il existe donc désormais des horaires coordonnés. Cette configuration sera désormais assurée par le « bureau des horaires », qui est installé à l'EBD à Bruxelles[76]. Le grand avantage est que la SNCB peut désormais mieux défendre les intérêts du transport belge. Le système allemand de contrôle direct est progressivement abandonné, notamment par la fusion des points de contrôle en une seule gare principale (*Überwachungsbahnhof*)[77]. Le système allemand de microgestion et d'autorisation pour chaque train disparaît. La validation des nominations du personnel est également supprimée progressivement à partir du 30 juillet 1941. Tout le monde y gagne : les Allemands peuvent rapatrier du personnel dans le Troisième Reich après juin 1941 et les Belges peuvent optimiser leurs propres horaires.

2.9.3. L'emprise allemande sur le réseau et l'entreprise reste cependant très forte après juin 1941.

(a) Les ateliers centraux, indispensables à l'entretien et à la réparation du matériel roulant, sont considérés comme un *Wehrmachtbetrieb* (service de la *Wehrmacht*)[78]*.* Ils relèvent de la gestion directe du personnel allemand local depuis

---

l'État ; PV de la déclaration du témoin Verkoyen, 1er mars 1945, *Annexes au rapport, « D Témoins », Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.

[74] « Déclaration de M. Nachtergaele 47/1/5 », *Dossier n° 4628, Nachtergaele Robert,* SNCB-RA ; Lettre EBD Bruxelles, 30 septembre 1940, n° *47. Erfassung, Verteilung sowie Abgabe von Lokomotiven und Güterwagen aus Frankreich und Belgien an das Deutsche Reich 1940, Organisation und Geschäfstverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel,* Bundesarchiv Freiburg ; PV audition Léon Brahy (chef de groupe Charleroi), 6 mars 1945, *Annexes au rapport, « D Témoins », Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.

[75] « Mémoire répondant aux divers faits qui me sont reprochés (...) », *Dossier n° 4580, Maréchal E.,* SNCB-RA ; Note de Rulot sur la reprise de 1940 (p. 49), *Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1, Dossiers Rulot - Annexes au Rapport I,* Arch. NMBS/SNCB.

[76] Dossier n° 105, document n° 5, Affaire Lambotte, *Dossier n° 4503, Lambotte Fernand,* SNCB-RA.

[77] PV du témoignage de Germain Willaert (ingénieur en chef), 24 janvier 1945, *Annexes au rapport, « D Témoins », Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.

[78] Déclaration de l'ingénieur en chef Verbeemen, 7 mai 1946, *Dossier n° 8876, Van den Torren Joannes,* SNCB-RA.

le 1er juillet 1940[79]. Cela reste ainsi après juin 1941 et jusqu'à la fin de l'Occupation. Les cadres belges ne sont compétents que pour les aspects exécutifs tels que la gestion des stocks ou les horaires du personnel, tandis que le personnel allemand gère l'ensemble des opérations pour chaque atelier. Le lien entre les ateliers et la direction du Matériel est également coupé. Beaucoup de nouveaux collaborateurs, parfois même étrangers, sont recrutés et n'ont pas toujours un sentiment d'appartenance avec la SNCB[80]. D'une certaine manière, ces ateliers (centraux) deviennent des sous-entreprises allemandes sur lesquelles la direction centrale à Bruxelles n'a que peu de contrôle.

(b) L'ingérence allemande dans la gestion du personnel continue même après juin 1941. Les Allemands adaptent les conditions de travail et prennent des sanctions contre le personnel sans tenir compte de la hiérarchie de la SNCB, du règlement du personnel ou de la législation sur le travail.

(c) La gestion allemande est maintenue jusqu'en 1942 pour les lignes autour de Gand et d'Anvers et jusqu'en 1943 pour les lignes dans la zone côtière[81]. Les Allemands continuent pendant toute l'Occupation de garder le contrôle direct sur l'organisation de leurs propres transports. Les trains sous commandement allemand sont toujours contrôlés ou accompagnés par du personnel allemand.

2.9. Conclusion : La SNCB gagne progressivement en autonomie et reprend la gestion des horaires allemands en juin 1941. L'avantage est que la SNCB peut désormais mieux défendre les intérêts du transport belge. L'inconvénient est que la SNCB est davantage associée à l'exécution des missions allemandes. La supervision et l'ingérence allemandes restent toutefois très fortes, notamment en ce qui concerne le contrôle du trafic allemand et la supervision du personnel. Les ateliers sont restés *de facto* sous la gestion des Allemands pendant toute la durée de l'Occupation.

2.10. Solidarité et productivité

2.10.1. Le directeur général Rulot reste en principe favorable à l'application de la reprise du travail décidée en juin 1940, avec toutes les conséquences que cela implique, jusqu'à son arrestation par les Allemands en février 1944. En 1940, Rulot défendra une coopération loyale et totale avec les services allemands. Cela n'est pas illogique dans le contexte de 1940 et compte tenu de ses positions sur la défense des

[79] *« Der belgische Werkdirektor ist Adjudant des deutschen Werkdirektors »*. Lettre de la WVD aux ateliers, 1er juillet 1940 (pièce n° 24), *RW18/48, Instandsetzung. Nutzung der belgischen Eisenbahnen für deutsche Zwecke 1940, Organisation und Geschäfstverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel,* Bundesarchiv Freiburg.
[80] Mémoire déposé devant la commission d'enquête, 6 mai 1947, *Dossier n° 4650, Parisse Maurice,* SNCB-RA.
[81] Lettre HVD à la SNCB, 31 août 1942, n° 756, E-2.02, *Beleidsdocumenten NMBS WOII*, , Arch. NMBS/SNCB.

intérêts belges dans le cadre de la doctrine Galopin. Dans toutes ses communications officielles, dans les « messages » adressés au personnel et dans ses lettres, il continuera à réprouver le personnel qui manque à son devoir ou qui commet des actes de sabotage[82]. La position de Rulot est que le personnel qui choisit de rester en service et d'être payé doit effectuer son travail de manière loyale[83]. Il est intéressant de noter que Rulot maintient fermement cette ligne de conduite même lorsqu'il est lui-même déjà engagé dans la résistance (voir le point 5.3.2.). D'une part, c'est logique : en tant que chef d'entreprise, il ne peut pas cautionner ouvertement le sabotage perpétré par le personnel. Cela signifierait sinon *de facto* la fin de la politique de coopération. D'autre part, il est clair que l'état d'esprit de Rulot n'évolue pas entre 1940 et 1943 et qu'il ne considère pas les sabotages contre les chemins de fer comme des formes légitimes de résistance clandestine.

2.10.2. Pendant l'Occupation, Rulot poursuit sa gestion scientifique et son organisation taylorienne du travail, introduisant des primes financières pour l'augmentation de la productivité, des sanctions contre le personnel qui manque à son devoir, l'augmentation du temps de travail et l'obligation de travailler le dimanche, de nouvelles instructions sur la rationalisation des chargements et déchargements, etc. Tout cela est imposé dans un contexte où les syndicats sont interdits et où la commission paritaire d'avant-guerre ne peut plus se réunir. Les marges de manœuvre pour une contestation ouverte du personnel sont inexistantes et les petites grèves locales spontanées sont sévèrement punies par les Allemands, qui arrêtent le personnel.

2.10.3. L'attitude de Rulot entraîne une scission au sein du comité de direction en août 1943. Bien que les procès-verbaux des réunions de ce dernier n'aient pas été conservés, des tensions apparaissent déjà entre 1941 et 1942, notamment sur la question du travail volontaire du personnel en Allemagne. Lors des réunions du mardi avec les cadres et dans le comité de direction, Rulot critiquera également le gouvernement belge à Londres[84]. Au bout du compte, un discours du ministre Antoine Delfosse conduit à une scission. En tant que ministre de la Justice, de la Propagande et de l'Information nationale du gouvernement belge à Londres, Antoine Delfosse prononce à la mi-1943 un discours à la radio dans lequel il appelle les autorités belges

[82] PV de la conférence des inspecteurs du groupe de Liège, 15 décembre 1940, *Dossier n° 4206, Corbugy René,* SNCB-RA ; Mémorandum du 14 novembre 1940 de la réunion des chefs immédiate du district M. de Charleroi, *Documents M&M, Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.

[83] Annexe au PV du témoignage d'Emile Desorgher, 1er mars 1945, *Annexes au rapport, « D Témoins », Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.

[84] Document IIG (note Verkoyen), *Annexes au rapport, « D Témoins », Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB ; PV de l'interrogatoire de Narcisse Rulot, 10 mars 1945, *Dossier C. Déclarations et productions de M. Rulot*, *Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB ; PV de l'interrogatoire de Narcisse Rulot, 10 mars 1945, *Dossier C. Déclarations et productions de M. Rulot*, *Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.

et les agents publics à saboter le service. Rulot s'en prend à l'attitude du ministre lors des réunions avec les cadres et adresse un contravis au personnel en date du 26 août 1943[85]. Soupçonnant des membres du comité de direction d'être en contact avec Delfosse, Rulot n'a plus convoqué le comité de direction par la suite[86].

2.10.4. Rulot voit également dans l'Occupation de 1941 et 1943 l'occasion d'introduire de nouvelles réformes, comme la réorganisation des groupes régionaux et des directions (approuvée le 10 juillet 1942) qui donne plus de compétences aux groupes régionaux tout en centralisant davantage le pouvoir formel auprès de la direction générale[87].

2.10.5. La plus grande réforme interne mise en place par Rulot est la création du Service social en février 1941, dirigé par son homme de confiance Jean-Louis Bomans[88]. Ce Service social (en réalité une nouvelle direction) répond à un besoin réel et apportera un soutien social indispensable à plus de 14 000 familles de cheminots : soutien financier, nourriture bon marché dans les cantines et magasins proposant des produits peu coûteux. Le 24 mars 1941, Rulot crée également le nouveau poste d'assistant professionnel destiné à remplacer les représentants syndicaux et qui sera ouvert à 84 personnes. Si ce Service social apporte un soutien social non négligeable à une grande partie du personnel de la SNCB, il existe également des motivations sous-jacentes :

(a) Rulot utilise ce Service social pour gagner les cœurs et les esprits du personnel et le lier plus étroitement à l'entreprise. Rulot développera même une sorte de culte de la personnalité autour de lui. Cela transparaît clairement à travers les Homes pour enfants, qui accueillent 4 300 enfants. Il prépare également un « Fonds Rulot » pour les bourses d'études, mais le projet n'aboutira pas. Le service social et les assistants professionnels se substituent aux syndicats et à leur rôle légal au sein de la commission paritaire. Ils incarnent une forme paternaliste de consultation sociale, où l'employé dépend de l'employeur.

(b) Le Service social est utilisé par Rulot pour saboter au sein de la SNCB le syndicat Union des travailleurs manuels et intellectuels, qui collaborait avec

---

[85] PV du témoignage de Paul Louis Nicolas Ghilain, 3 mars 1945, *Annexes au rapport, « D Témoins », Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[86] Lettre de Nolet de Brauwere van Steeland à Rulot, 24 février 1942, *Idem* ; PV de déclaration du témoin Nolet de Brauwere van Steeland, 6 février 1945, *Idem* ; Notes d'audience pour M. Narcisse Rulot, *Archives d'Emiel De Winter (AA652),* CegeSoma/Archives de l'État ; PV de la déclaration du témoin Emile Desorgher, 1er mars 1945, *Annexes au rapport, « D Témoins », Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[87] Lettre de Rulot, 4 juin 1942, Annexe 1er mai 1942 « Réforme de structure de l'organisation des services (...) », Annexe 2 mai 1942, « Principes à mettre à la base du 'concept' au service (...) », Annexe 3 mai 1942, « premières directives de décentralisation », Annexe IV 27 avril 1942 « PV de la conférence du service du Centre (...) », *Dossier n° 263, Organigramme de la Société (...). Dossier Création d'une Direction Régionale*, Arch.NMBS/SNCB.
[88] « Avis général », 14 mars 1941, *Avis Service Social,* Arch. NMBS/SNCB.

l’occupant. Le fait que ce syndicat unitaire ait relativement peu d'impact à la SNCB est probablement dû en grande partie au Service social.

(c) Le Service social est probablement aussi un outil permettant de renforcer la position de Rulot face aux occupants allemands. Le soutien dont il bénéficie chez le personnel est son principal facteur de pouvoir vis-à-vis des Allemands.

(d) Le Service social est implicitement aussi un instrument permettant de contrecarrer le travail volontaire du personnel en Allemagne. Le fait que seul 1 302 membres du personnel choisissent de rejoindre la *Reichsbahn* allemande en mai 1943 est probablement dû en partie au soutien social fourni par le Service social.

2.10 Conclusion : Rulot continue de défendre l'application loyale de la décision prise le 22 juin 1940 et impose un programme strict d'augmentation de la productivité. Son état d’esprit n’évolue pas et il ne considère pas que les sabotages, organisés par des personnes payées par la SNCB pour effectuer le service, peuvent constituer une forme légitime de résistance. Le vaste programme de soutien social au personnel montre la contradiction interne de sa politique : d'une part, cette politique constitue un soutien social indispensable et est également un outil efficace contre la politique du travail allemande et le syndicat unitaire collaborationniste. D'autre part, il s'agit d'un outil paternaliste destiné à imposer l'obéissance et à accroître la productivité.

3. Prestations militaires

3.1. Desserte du transport allemand par la SNCB

3.1.1. Au cours des premiers mois d'occupation, la circulation des trains allemands sur le réseau belge est assurée principalement par du personnel et du matériel roulant allemands. Néanmoins, dès le début, le matériel et le personnel belges sont affectés au transport allemand, avant même que la direction n'ait le temps de décider du redémarrage de l'entreprise (22 juin 1940). Malgré la mise en œuvre partielle de lignes belges et allemandes distinctes en 1940, le personnel belge reprend progressivement le transport sur le réseau belge, pour le compte de l'Allemagne. Il y a à cela plusieurs grandes raisons.

(a) Les conducteurs ou autres membres du personnel allemands ne sont pas formés à la circulation sur le réseau belge. Les prescriptions techniques sont différentes, de même que les protocoles et le sens de circulation, par exemple (les trains roulent à gauche en Belgique, et à droite en Allemagne). Selon les règles internationales, seul le personnel spécialement habilité est autorisé à conduire des trains dans d'autres pays.

(b) Berlin souhaite récupérer dès que possible le personnel et le matériel roulant allemands, et accélère le mouvement à la fin de l'année 1940[89]. Un certain nombre de conducteurs allemands continuent à circuler sur le réseau belge en 1941, notamment dans les groupes d'Anvers et de Gand. C'est surtout après juin 1941 (avec l'invasion de l'Union soviétique par l'Allemagne) que du personnel allemand est massivement rapatrié vers le Troisième Reich. Fin 1941, seuls les machinistes belges circulent encore sur le réseau belge (moyennant réserve, voir le point 4.1.6.). Le matériel roulant se compose de véhicules belges, français, allemands et autres, conformément à ce que prévoit la pratique ferroviaire d'avant-guerre, notamment dans le cadre de la Convention internationale des chemins de fer de 1921.

(c) La SNCB et son directeur général Rulot lui-même poussent à reprendre un maximum de tâches et de services aux Allemands. Cette politique s'inscrit dans le contexte difficile de l'été 1940. Le raisonnement de base est simple : la priorité de la SNCB est de maintenir le transport de voyageurs et le transport d'approvisionnement belges. Pour y parvenir, il est préférable que la SNCB gère le réseau, le personnel et le matériel de manière autonome. Et pour acquérir cette autonomie, la SNCB a tout intérêt à prendre elle-même en charge un maximum de tâches, y compris le service aux Allemands.

3.1.2. Le transport pour le compte de l'Allemagne est donc effectué partiellement par du personnel belge en 1940, mais exclusivement par du personnel belge en 1941. Les convois sont formés par le personnel belge et desservis par le personnel de bord

[89] Avis 26 E., 9 décembre 1940, *Avis Service E,* Arch. NMBS/SNCB.

belge (incluant un machiniste, un chauffeur et un chef de train)[90]. Le personnel de la SNCB est déployé exclusivement en Belgique et est relayé à la frontière. Outre l'obligation, pour les machinistes belges, de posséder un permis spécial pour rouler à l'étranger, l'Allemagne interdit au personnel belge de circuler sur le territoire allemand, et ce pour des raisons de sécurité[91].

3.1. Conclusion : la SNCB assure le trafic allemand, partiellement en 1940 et même intégralement à partir de 1941. Cette évolution résulte, d'une part, d'un certain nombre de paramètres liés au transport ferroviaire, comme le manque d'expertise de l'Allemagne et l'absence des autorisations requises pour circuler sur le réseau belge, ou encore le manque de personnel allemand et, d'autre part, de la politique de présence stratégique de la SNCB dans l'intérêt du transport belge.

3.2. Transport allemand *versus* transport militaire

Comment évaluer la gestion du trafic ferroviaire allemand par la SNCB ?

3.2.1. La terminologie et les concepts utilisés dans les documents rédigés par la SNCB sous l'Occupation prêtent souvent à confusion. Les termes 'transport/trafic allemand' ou 'trains allemands' sont utilisés comme synonymes interchangeables de 'transport/trafic militaire' ou de 'trains militaires'. Or ces termes et notions ne renvoient pas nécessairement à une même réalité. Le 'trafic allemand' signifie le 'transport pour le compte d'instances allemandes', alors que le 'trafic militaire' signifie le 'transport pour le compte des instances allemandes de nature militaire'. Tous les transports militaires sont des transports allemands, mais l'inverse n'est pas nécessairement vrai : tous les transports allemands ne sont pas nécessairement des transports militaires. Cette distinction est également importante pour les trains de déportation. En 1940, le 'transport allemand' est très diversifié : transport de marchandises comme du charbon, du coke et des minerais, des textiles, des denrées alimentaires, des produits chimiques, du matériel et des machines, mais également transport de voyageurs comme les vacanciers allemands ou tous les voyages d'affaires allemands. Il ne s'agit pas toujours de rames ferroviaires distinctes : il existe également des trains belges composés de voitures, wagons ou compartiments réservés aux voyageurs allemands (ou aux voyageurs disposant d'une autorisation de la *Wehrmacht*), comme les *Reisezug mit Wehrmachtabteil* (train voyageurs avec compartiment de la *Wehrmacht*)[92].

3.2.2. Selon les articles 43 et 53 de la Convention de La Haye de 1907, l'occupant a le droit d'utiliser et d'exploiter les infrastructures pour pourvoir à son propre entretien

[90] Lettre Rulot à la *Hauptverkehrsdirektion*, 23 août 1940, *n° 756, E-2.02, Beleidsdocumenten NMBS WOII,* Arch. NMBS/SCNB.
[91] Note de défense de Rulot, partie IV 'La Déportation', *Dossier n° 6153, Bomans,* SNCB-RA.
[92] PV interrogatoire Rulot, 14 décembre 1944, *Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1, Arch. NMBS/SNCB; R 124/83, Frankreich: SF-Züge (Schnellzüge für Fronturlauber) und D-Zugverkehr.-Zugbildung, Belastung und Anweisungen für die Ankündigung der Abfahrt, 1942*, Bundesarchiv Berlin.

et assurer la vie publique du pays. De son côté, la SNCB est tenue d'exécuter loyalement cette exploitation conformément à la loi Bovesse (1935) et au Livret de mobilisation civile. La doctrine Galopin confère un certain cadre à cette collaboration. L'exécution du transport allemand régulier au profit de l'occupant allemand n'est donc pas interdite, bien au contraire. Mais cette collaboration prévoit d'importantes limites:

(a) Conformément à la doctrine Galopin, la production et les livraisons à l'occupant ne peuvent pas dépasser un certain niveau. Le maximum est fixé initialement à 60 % de la production d'avant-guerre, avant d'être porté à 80 % après l'invasion allemande de l'Union soviétique en juin 1941, par le biais d'une mise à jour de la note Galopin du 30 juin 1941. La production excessive et les profits de guerre excessifs, et bien sûr aussi les livraisons militaires d'armes et de munitions, par exemple, peuvent être considérés comme des éléments constitutifs d'une 'collaboration économique' (article 115 du Code pénal). Cette doctrine n'a pas force de loi, mais elle devient le principe directeur de la plupart des grandes entreprises en Belgique.

(b) La Convention de La Haye prescrit que les réquisitions et les livraisons à la puissance occupante doivent rester compatibles avec les possibilités économiques du pays occupé. L'approvisionnement du pays occupé lui-même, par exemple, ne peut pas être compromis.

(c) Dans le cadre de l'exécution des transports allemands, la SNCB ne peut rien faire qui soit contraire au devoir de fidélité envers la patrie et à la loi pénale. Le 'devoir de fidélité envers la patrie' n'est défini nulle part en tant que tel et la loi pénale contient plusieurs dispositions divergentes. La façon la plus concise de tracer la frontière entre un 'comportement patriotique' et un 'comportement antipatriotique' consiste à dire que les autorités belges ne peuvent poser aucun acte qui soit exclusivement dans l'intérêt politique ou militaire de l'occupant allemand. Cette définition est formulée en février 1942 par le Comité permanent du Conseil de législation, qui fait autorité en la matière[93]. Les livraisons d'armes et de munitions en sont un bon exemple. En d'autres termes, le transport de troupes allemandes en Belgique ou de vacanciers allemands ne pose en principe aucun problème. En revanche, le transport de troupes ou d'armes destinées au front de l'Est après juin 1941 est interdit.

La première condition - la quantité transportée - ne pose vraisemblablement aucun problème fondamental (voir le point 5.6.1). Quant à la deuxième condition - le transport dans l'intérêt politique et militaire principal ou exclusif de l'occupant -, elle pose fondamentalement problème. Pour reconnaître un transport allemand d'intérêt militaire, la SNCB doit pouvoir évaluer la nature du transport : la cargaison, l'objectif ou la destination et éventuellement le commanditaire. Mais la SNCB ne procédera jamais à cette évaluation qualitative ni à cette distinction. Au contraire, elle ne se préoccupe pas de la nature ni du contenu du transport allemand et, comme nous

[93] Nico Wouters, *Führerstaat*, 69.

l'avons vu, elle utilise indifféremment les termes 'transport militaire' et 'transport allemand'.

Pourquoi la SNCB ne fait-elle pas cette distinction cruciale ?

3.2.3. Les déclarations d'après-guerre des membres de la direction selon lesquelles on était, en 1940, clairement opposé aux transports purement militaires participent probablement d'une projection rétroactive, sur l'année 1940, d'une prise de conscience d'après-guerre qui n'est formulée comme telle que dans le contexte des épurations. Tout indique que cette prise de conscience n'est que progressive. Il faut ainsi attendre les premiers mois de l'année 1941 pour que la direction, le cadre dirigeant et le conseil d'administration commencent à prendre la mesure du problème. Mais ils se trouvent alors devant le fait accompli. Après la Libération, Rulot, évoquant les prestations militaires, déclare ce qui suit : « Nous nous sommes trouvés devant une situation de fait »[94]. Début 1941, l'exécution de transports allemands possiblement effectués dans l'intérêt politique ou militaire exclusif de l'occupant est devenue une pratique normalisée, et il n'est alors plus possible de faire marche arrière. La SNCB accepte les prestations militaires comme étant inévitables, eu égard au pouvoir de fait de l'occupant militaire, et comme étant le prix à payer pour l'approvisionnement du pays[95]. Après la libération, le directeur René Henning et le directeur général Rulot parlent tous deux de « rançon ». Henning déclare : « La Société Nationale a accepté de desservir des trains militaires comme la rançon de l'aide qu'elle apporte à l'approvisionnement et à l'alimentation de la population. »[96] De son côté, Rulot explique que « pour assurer l'exploitation du réseau et atteindre ainsi le but qu'elle s'était assigné, la Société Nationale a dû, dès le début, intervenir dans la formation et la traction de trains militaires. Bien que de telles prestations prêtent à la critique, la Société Nationale les a subies comme la rançon des services qu'elle rendait à la population belge »[97].

---

[94] '(…) Nous nous sommes trouvés devant une situation de fait'. Note 'Remorque des trains militaires', *N° 127 Fonds Hermann,* Archives de l'État Namur.

[95] PV Déclaration de témoin Verkoyen, 1er mars 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB; PV interrogatoire Emile Brixhe, 8 février 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB; *'C'est petit à petit et à notre insu que des agents belges ont été amenés par des ordres de chefs locaux allemands à remorquer des trains militaires. Lorsque nous l'avons appris, nous étions dans une situation qui ne nous permettait pas d'intervenir. Les allemands avaient pratiquement tout en mains'.* PV interrogatoire Rulot, 8 mars 1945, *Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB*;* Note 'Remorque des trains militaires', *N° 127 Fonds Hermann,* Archives de l'État Namur.

[96] 'La Société Nationale a accepté de desservir des trains militaires comme la rançon de l'aide qu'elle apporte à l'approvisionnement et à l'alimentation de la population'. Entretien Schuind et Henning à la HVD, 24 février 1943, *Dossier Wagons de D.C.A. dans les trains*, *Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 2,* Arch. NMBS/SNCB.

[97] 'Pour assurer l'exploitation du réseau et atteindre ainsi le but qu'elle s'était assigné, la Société Nationale a dû, dès le début, intervenir dans la formation et la traction de trains

3.2.4. La question de principe de la desserte du trafic ferroviaire allemand n'est jamais abordée formellement au sein du conseil d'administration et du comité permanent. Pour autant que nous le sachions, il n'en est même pas question au sein du comité de direction[98]. Selon le directeur Nachtergaele, les secrétaires généraux ont donné leur accord : « Les mesures prises sont jugées conformes aux dispositions des articles 45 et 53 de la Convention de La Haye et à celles du Livret de mobilisation civile prescrivant aux agents de se mettre à la disposition de l'ennemi et de remplir consciencieusement leurs fonctions[99]. » Les secrétaires généraux ne se prononceront pas officiellement à ce sujet, bien qu'ils en aient sûrement eu connaissance, étant donné la participation des secrétaires généraux Castiau et Claeys au comité permanent et au conseil d'administration. Le 5 août 1942, alors que les déportations des Juifs de Belgique vers Auschwitz viennent de commencer, Maurice Benedictus, responsable administratif de l'Association des Juifs en Belgique, contacte le secrétaire général Claeys pour l'interpeller au sujet des conditions de transport des Juifs. Claeys répond brièvement qu'en vertu de l'ordonnance du 14 août 1940, seule la HVD est compétente pour déterminer les conditions de transport[100]. Juste avant le début des déportations de Juifs, Claeys confirme donc encore qu'il considère cette question comme une affaire purement allemande.

3.2.5. Il est fort probable qu'en 1940, la direction de la SNCB sous-estime le problème potentiel des prestations militaires (et donc du transport militaire)[101]. Cette année-là, la (seule) vraie priorité est le rétablissement des transports belges. De cet aveuglement sélectif, il résulte qu'en 1940, aucun accord-cadre n'est établi pour fixer les limites de l'exécution des ordres allemands[102]. La raison pour laquelle Rulot, en tant que directeur général, ne souhaite pas élaborer d'accord-cadre n'est pas claire : a) peut-être ne croit-il pas à la faisabilité d'un tel accord-cadre, vu la suprématie de fait de l'occupant, b) peut-être pense-t-il qu'un tel accord-cadre finirait par nuire aux intérêts de la SNCB et que la stratégie bottom-up consistant à prendre en charge un

militaires. Bien que de telles prestations prêtent à la critique, la Société Nationale les a subies comme la rançon des services qu'elle rendait à la population belge'. Lettre de Rulot à la HVD, 24 mars 1943, Idem.

[98] PV Déclaration de témoin Victor Parein, 8 mars 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB; PV Déclaration de témoin Verkoyen, 1er mars 1945, Idem.

[99] 'Les mesures prises sont jugées conformes aux dispositions des articles 45 et 53 de la Convention de La Haye et à celles du Livret de mobilisation civile prescrivant aux agents de se mettre à la disposition de l'ennemi et de remplir consciencieusement leurs fonctions'. Lettre Nachtergaele au prince Régent, 16 décembre 1947, *Dossier n° 4628, Nachtergaele Robert,* SNCB-RA.

[100] Laurence Schram, 'De oproepen voor "tewerkstelling" in het Oosten', dans Rudi Van Doorslaer et Jean-Philippe Schreiber (éds.), *De curatoren van het getto. De Vereniging van de joden in België tijdens de nazi-bezetting,* Tielt, 200, 247-266.

[101] Note 'Remorque des trains militaires', *N° 127 Fonds Hermann,* Archives de l'État Namur; PV Déclaration de témoin Henning, 26 octobre 1944, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.

[102] PV Déclaration de témoin Verkoyen, 1er mars 1945, Idem.

maximum de tâches est plus avantageuse, c) peut-être enfin n'anticipe-t-il pas suffisamment tous les risques liés à l'exécution des transports allemands. Après la guerre, Rulot invoque l'argument de l'absence d'alternatives : « C'est une absurdité de prétendre qu'il eût été possible d'interdire aux machinistes belges de conduire des trains allemands. »[103] Rulot entend par là que la WVD et, plus tard, la HVD auraient de toute façon obligé le personnel à exécuter les ordres.

3.2.6. La question de savoir si un tel accord-cadre aurait été d'une quelconque utilité relève de la spéculation. Il n'y a pour ainsi dire aucune chance que la WVD eût respecté cet accord-cadre. En 1940, puis en 1942 et 1943, la WVD/HVD défend invariablement la thèse selon laquelle la SNCB est assujettie au droit militaire et selon laquelle les ordres militaires ont toujours la priorité sur tout autre argument d'ordre légal, pratique ou économique. Mais le fait est que le directeur général Rulot ne tente même pas d'établir un accord-cadre en 1940 et semble même s'y opposer.

3.2.7. En acceptant l'exécution du trafic militaire, la SNCB agit en contradiction avec l'ordre de reprise du travail du 22 juin 1940. Malgré la promesse que rien de contraire au devoir de fidélité envers la patrie ne serait demandé au personnel, celui-ci est contraint, dès 1940 et sans autre communication de l'entreprise à ce sujet, d'assurer des transports militaires en principe punissables en vertu de l'article 115 du Code pénal. Le personnel concerné est ainsi placé dans une position intenable, d'autant plus que l'occupant est omniprésent et assure une surveillance permanente.

3.2.8. Rares sont les exemples de membres du personnel (résistants, de surcroît) ayant protesté contre ce transport militaire ou ayant carrément refusé de l'effectuer. Cela ne veut pas dire que ces protestations n'aient pas été plus étendues, mais bien qu'elles sont restées limitées à quelques cas individuels qui n'ont jamais donné lieu au dépôt d'un dossier de principe sur la table du comité de direction. Le personnel d'Eeklo a ainsi refusé, pour des raisons de sécurité, d'accompagner un convoi de transport de munitions allemandes. Deux membres du personnel (qui faisaient également partie de la résistance) ont refusé par principe, et sans s'être concertés, de faire rouler des trains militaires allemands. Ils ont été sanctionnés d'une réprimande sévère et d'une mutation, soit deux conséquences relativement légères : malgré l'incidence considérable de ces sanctions pour les membres du personnel concernés, ces derniers n'ont heureusement pas été incarcérés ni déportés.

3.2. Conclusion : En 1940, la direction de la SNCB ne saisit pas l'importance de la distinction entre, d'une part, l'exécution de transports allemands conformément au droit international de la guerre et aux lois et règlements belges et, d'autre part, les transports allemands dans « l'intérêt politique et militaire principal et exclusif de l'occupant ». À défaut d'accords sur les « prestations militaires » en 1940, l'exécution des transports militaires allemands est un fait accompli au début de l'année 1941. Cette situation est acceptée comme étant inévitable, compte tenu du

[103] 'C'est une absurdité de prétendre qu'il eût été possible d'interdire aux machinistes belges de conduire des trains allemands'. PV interrogatoire Rulot, 14 décembre 1944, *Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.

pouvoir de fait de l'occupant militaire et comme étant le prix à payer pour garantir l'approvisionnement du pays. Ce principe est tacitement admis par le conseil d'administration, le comité permanent, le comité de direction et, indirectement aussi, par les secrétaires généraux.

3.3. Autres prestations militaires

La SNCB effectue aussi d'autres « prestations militaires ».

3.3.1. Les ateliers assurent l'entretien et la réparation de tout le matériel roulant qui circule sur le réseau belge, y compris, donc, celui affecté au transport allemand. Cela ne pose en principe aucun problème, tant que le transport allemand est couvert par le droit international de la guerre. Mais la SNCB va également livrer, contre paiement, du matériel roulant et d'autres matériaux au Troisième Reich. Au total, 1047 *Abgabelokomotive* (locomotives belges cédées à l'Allemagne), 302 *Leihlokomotive* (locomotives « louées » à l'Allemagne) et 462 *Reichslokomotive* (locomotives allemandes) seront ainsi réparées, soit un total de 1811 locomotives réparées au profit du Troisième Reich. La SNCB n'est pas rémunérée pour la réparation des *Abgabelokomotive* belges, mais bien pour la réparation et l'entretien des *Reichslokomotive* ainsi que pour la cession (le « prêt » ou la « location ») des *Leihlokomotive*. Ces dernières sont des locomotives belges ou du nord de la France qui sont mises en service en Allemagne[104]. Par ailleurs, 10 401 réparations sont effectuées sur des wagons et fourgons à marchandises allemands[105]. Cela n'est pas problématique en soi, si ce n'est que l'utilisation de ce matériel (à des fins militaires ou non) ne fait l'objet d'aucun contrôle.

3.3.2. La WVD réquisitionne successivement 500 locomotives belges en 1940[106], 200 à 300 locomotives belges à la mi-1941, 345 wagons et fourgons fermés en octobre et novembre 1941[107], puis, en juin 1942, 200 locomotives, 200 voitures voyageurs, 12 500 wagons et 500 à 600 kilomètres de rails[108]. Au total, ce ne sont pas moins de 501 locomotives qui sont cédées de force entre novembre 1940 et février 1941, 218 locomotives entre décembre 1941 et janvier 1942, 83 locomotives entre février 1942

[104] Remerciements à Paul Van Heesvelde, remarque adressée à l'auteur par courriel le 31 juillet 2023.
[105] 'Wagons et fourgons à marchandises réparés pendant l'occupation', *Documents remis par M. Rulot le 10 mars 1945 (F3/8), Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[106] PV déclaration, 8 mars 1945, *Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[107] Om *'[...] ter beschikking gesteld te worden van de Directie in Keulen om de treinen te verzekeren van België naar Koningsbergen'.* Farde 'H/II réparation et cession de matériel en faveur des Allemands', *Dossier d'épuration Narcisse Rulot,* Arch. NMBS/SNCB.
[108] PV déclaration, 8 mars 1945, *Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.

et mars 1942 et 175 locomotives entre juin 1942 et septembre 1942[109]. On obtient ainsi un total de 977 locomotives cédées pendant toute la durée de l'Occupation, principalement des types 81 et 64, auxquelles s'ajoutent encore 36 locomotives en 1941 et 34 locomotives en 1942 (principalement des types 81 et 97) saisies dans la région annexée d'Eupen-Malmédy. Les Allemands gardent souvent les voitures belges en Allemagne pendant de longues périodes. La cession forcée (en réalité une saisie) de ce matériel entraîne une grave pénurie sur le réseau belge. La SNCB n'est pas rétribuée pour toutes les réparations préparatoires de ce matériel roulant, mais bien pour le matériel roulant proprement dit (voir le point 4.5.3.c-1). Il s'agit à l'origine de locomotives saisies par la Belgique après la Première Guerre mondiale à titre de dédommagement de guerre de la part de l'Allemagne. La direction ne proteste pas contre cette mesure, même lorsque la situation militaire évolue après l'invasion de l'Union soviétique par l'Allemagne en juin 1941. Lorsque l'approvisionnement alimentaire de la Belgique est menacé, et alors seulement, Rulot cherche le soutien des secrétaires généraux. Ceux-ci déclarent en juin 1942 que les cessions de matériel roulant ne sont pas des réquisitions (article 52 de la Convention de La Haye) ni des saisies (article 53 de la Convention de La Haye). Le secrétaire général Claeys estime pourtant que la SNCB doit céder le matériel roulant, car elle n'a pas le choix : les Allemands s'en empareront de toute façon. Cette collaboration est donc considérée, elle aussi, comme inévitable en raison du pouvoir militaire de fait de l'occupant. Cela n'est, là non plus, pas nécessairement problématique, mais l'utilisation, à des fins militaires ou non, de ce matériel ne fait l'objet d'aucun contrôle. Étonnamment, les secrétaires généraux semblent ignorer que la SNCB est dédommagée financièrement pour les locomotives « saisies » (ou, tout au moins, pour une partie de celles-ci).

3.3.3. Des locomotives allemandes sont également réparées dans plusieurs ateliers (centraux), et il est difficile de nier la nature des travaux qui y sont effectués après juin 1941. Rulot lui-même déclare explicitement devant le conseil d'administration que le caractère militaire de ces réparations est incontestable[110]. La politique de l'emploi n'est pas étrangère à cette décision : si la SNCB refuse d'effectuer ces réparations, le personnel en surnombre dans les ateliers risque d'être licencié ou d'être éventuellement réquisitionné en Allemagne. La direction et le conseil d'administration cherchent, là encore, à être couverts par les secrétaires généraux, qui, par l'entremise du secrétaire général Claeys, écrivent ce qui suit le 8 septembre 1941 : « Si votre conseil d'administration prenait la responsabilité de donner suite aux instances de la WVD, ils ne le désapprouveraient pas[111] ». Les secrétaires

[109] Lettre du directeur général de la SNCB au conseil d'administration en date du 9 mars 1945, *Annexe au rapport en cause Rulot. AD Chapitre 3. Réparations et cession (….). Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.

[110] Séance du 8 août 1941 (F3/2G), *Annexe au rapport en cause Rulot. AD Chapitre 3. Réparations et cession (….),* Idem.

[111] 'si votre conseil d'administration prenait la responsabilité de donner suite aux instances de la WVD, ils ne le désapprouveraient pas'. Lettre de Claeys à Rulot, 8 septembre 1941 (F3/2d), *Annexe au rapport en cause Rulot. AD Chapitre 3. Réparations et cession (….).* Idem.

généraux adressent ici un double message : tout en soulignant qu'ils n'ont aucune responsabilité en la matière, ils laissent implicitement entendre qu'une décision positive du conseil d'administration serait préférable. Les secrétaires généraux poussent clairement la direction et le conseil d'administration à suivre une certaine tendance. Le conseil d'administration approuve finalement les réparations des trains allemands, estimant que « la Société Nationale se trouve dans l'impossibilité de s'opposer (...) »[112].

3.3.4. Dans le cadre de ces réparations, une quarantaine de locomotives allemandes sont également transformées à l'atelier central de Malines au cours de l'hiver 1941-1942 pour être utilisées sur le front de l'Est. À cette fin, trois ingénieurs de la SNCB effectuent un voyage d'étude à Brême, moyennant indemnisation en faveur de la SNCB. Il n'est un secret pour personne que ces locomotives sont destinées à être déployées à l'Est. Il est clairement question ici de services militaires, punissables en vertu de l'article 115 du Code pénal. Il est plus que probable que la direction n'est pas au courant de ces réparations spécifiques : l'atelier de Malines est géré de manière décentralisée par les Allemands. Néanmoins, après la guerre, plusieurs membres de la direction, dont Rulot, parleront à cet égard de « détail ». D'un point de vue économique, ils ont parfaitement raison: la transformation de 40 locomotives allemandes pour le front de l'Est ne représente rien par rapport aux transports militaires effectués quotidiennement par la SNCB.

3.3.5. Après une réunion organisée le 5 mars 1942 à Paris entre Rulot et, notamment, le chef allemand de la *Wehrmachttransportleitung* (direction des transports de la *Wehrmacht*) en France occupée, la SNCB livre également à la *Reichsbahn* du matériel de signalisation et de téléphonie, de l'outillage, des accessoires et des pièces de rechange pour trains[113], livraisons pour lesquelles elle sera aussi indemnisée. Il est impossible de vérifier à quoi sert ce matériel, mais une partie au moins est destinée au front de l'Est[114]. Le comité de direction et le conseil d'administration de mars 1942 prennent rétroactivement acte de cette décision individuelle du directeur général. Ces livraisons militaires ne sont entre temps plus un sujet de discussion, si bien que ce point n'est même plus soumis aux secrétaires généraux. La limite de principe concernant les livraisons militaires de matériel aux Allemands a entre-temps été franchie.

3.3. Conclusion : L'absence d'accords sur les « prestations militaires » de la SNCB entraîne un processus d'escalade. La SNCB répare du matériel allemand et

[112] 'La Société Nationale se trouve dans l'impossiblité de s'opposer (…)'. PV séance du CA du 26/9/41, *Annexe au rapport en cause Rulot. AD Chapitre 3. Réparations et cession (….). Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.

[113] PV Déclaration de témoin Emile Desorgher, 1er mars 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.

[114] Note sur l'attitude des dirigeants de la SNCB pendant la Guerre, *M&M Documents et plaintes*, *Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB; Réunion à la *Wehrmachttransportleitung* de Paris, 5 mars 1942, *Documents remis par M. Rulot le 10 mars 1945 (F3/8), Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.

livre son propre matériel, qui est clairement utilisé dans les combats sur le front de l'Est. La SNCB est également dédommagée financièrement pour ces prestations. Ces décisions de Rulot sont couvertes par le comité de direction et le conseil d'administration, qui jugent que la SNCB est dans l'« impossibilité » de refuser. Les secrétaires généraux poussent implicitement la SNCB à accepter de réparer le matériel allemand. Il semble que les secrétaires généraux ignorent que la SNCB est rétribuée pour ces prestations et livraisons.

4. Déportations

4.1. Trains spéciaux

4.1.1. Pendant l'Occupation, le terme « déportation » utilisé dans le cadre de la SNCB signifie toujours le travail obligatoire du personnel de la SNCB en Allemagne. Le terme « déportation » n'apparaît qu'une seule fois dans le procès-verbal du comité permanent, à savoir celui de la réunion du 11 décembre 1942, où il désigne les réquisitions de personnel de la SNCB en vue du travail obligatoire en Allemagne[115]. Tous les dossiers d'épuration et les enquêtes judiciaires d'après-guerre concernant la SNCB utilisent également ce terme dans ce sens. La « Commission d'enquête concernant la violation du droit des peuples, des lois et usages de la guerre » utilise également le terme après la guerre pour désigner les travailleurs forcés belges soumis au travail obligatoire[116]. Les quelques fois où la SNCB parle des Juifs, elle utilise le terme « transport de Juifs ». La manière spécifique dont la SNCB et les autorités belges utilisent le terme « déportation » est probablement liée à l'expérience traumatisante du travail forcé pendant la Première Guerre mondiale. Ce que nous appelons aujourd'hui « trains de déportation » ne faisait pas partie du vocabulaire de la direction de la SNCB pendant l'Occupation et même après la Libération. Dans le présent rapport, nous utilisons le terme « déportation » dans son acception contemporaine, à savoir le transfert forcé de différentes catégories de victimes de Belgique vers l'Allemagne ou un pays occupé par l'Allemagne, avec l'intention de les emprisonner, de les soumettre au travail de force ou de les tuer.

4.1.2. Les archives restent muettes sur le thème de la déportation. Les nombreuses sources d'archives ne font pratiquement aucune référence aux déportations. Les raisons en sont les suivantes :

(a) Il n'y a jamais eu de processus décisionnel au niveau stratégique de la SNCB concernant les trains de déportation. Pour la SNCB, les trains de déportation font partie des « transports militaires » beaucoup plus vastes, dont le principe a été tacitement accepté dès 1940 ou début 1941. Il est fort probable que la direction ne se soit même pas aperçue de l'apparition des trains de déportation pour les prisonniers politiques en 1941.

(b) De nombreuses archives ont été détruites. Des documents tels que les carnets de block signalant les passages entre les gares, les bulletins de mise en marche de la direction du service avec la description de l'itinéraire, les indicateurs des chemins de fer (avec le départ, la destination finale et les lignes), les certificats de l'EBD-Bruxelles concernant la commande des trains ou les tableaux de service ont été

[115] PV de réunion Comité permanent, 11 décembre 1942, *B.C. Notulen Doos 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB.
[116] *Paquet VII – 1. Rapports historiques – farde: 'la déportation', Archief van de Commissie Oorlogsmisdaden*, CegeSoma/Archives de l'État.

systématiquement détruits peu de temps après leur utilisation[117]. C'est probablement le cas également des rapports ou des feuilles de présence établies par les chefs de gare. Les Allemands eux-mêmes ont délibérément détruit massivement leurs archives vers la fin de l'Occupation.

(c) La majeure partie des déportations a été effectuée par ce qui s'appelait les *Sonderzüge*, ou trains spéciaux. La nature de ces trains spéciaux implique le secret administratif, en ce sens que peu de traces écrites subsistent. Ces trains ne figurent pas dans les procédures ou rapports standard. Comme pour la plupart des autres trains, les bulletins des trains spéciaux sont détruits immédiatement après leur utilisation.

(d) On ne trouve pas de dossiers à propos de membres du personnel refusant de collaborer à l'organisation des trains de déportation, ce qui laisse supposer qu'il était plutôt exceptionnel que le personnel refusât de faire circuler des trains sur ordre allemand (et a fortiori des trains de déportation).

(e) Enfin, ce que nous appelons aujourd'hui les trains de déportation ne figurent pas dans les enquêtes d'épuration de l'après-guerre. Même la presse résistante d'après guerre ne se pose pas de question au sujet de ces trains de déportation.

4.1.3. Depuis la caserne Dossin, 25 843 personnes - 353 Roms, les autres étant tous Juifs - sont déportées vers Auschwitz-Birkenau. Le nombre de prisonniers politiques déportés (principalement des résistants) n'a pas encore été déterminé avec précision en ce qui concerne la Belgique. L'historien Patrick Nefors estime qu'il y a eu 16 081 prisonniers politiques qui ont été déportés, ce qui reste le chiffre de référence le plus fiable[118]. Le nombre de personnes soumises au travail obligatoire n'est pas non plus connu avec précision à ce jour. Le chiffre le plus précis reste l'ancien recensement de Frans Selleslagh, qui fait état de 75 000 travailleurs forcés belges soumis au travail obligatoire dans le nord de la France et de 189 542 travailleurs forcés belges envoyés en Allemagne (dont 3 200 ont péri)[119]. Après la Libération, 52 883 personnes sont reconnues comme déportées pour le travail obligatoire (dont 2 266 à titre posthume), selon la base de données du Service Archives des Victimes de la Guerre. À défaut de chiffres plus précis, le nombre de 189 542 travailleurs forcés belges en Allemagne fait office de référence. Ces trois catégories de victimes ne peuvent en aucun cas être mises sur un pied d'égalité. Mais le lien est évident en ce qui concerne la prise de décision, le processus et l'exécution des déportations.

4.1.4. En 1940, la WVD suspend la Réglementation internationale des Wagons (*Regolamento Internazionale dei Veicoli)* de 1921, ce qui signifie que le trafic ferroviaire international à destination et en provenance de la Belgique est entièrement

[117] Informations fournies à l'auteur par Lawrence van Haecke et Paul Pastiels (Service d'archives et de documentation de la SNCB, courriel, 10 juillet 2023.
[118] Patrick Nefors, *Camps de concentration*.
[119] Frank Selleslagh, 'De tewerkstelling', dans Etienne Verhoeyen *e.a.*, *Het minste kwaad,* Kapellen, 1990, 60-83 (77).

placé sous la tutelle de la WVD et de l'EBD à Bruxelles[120]. La grande majorité des transports des trois catégories de victimes précitées ont été effectués à l'aide de *Sonderzüge* ou de trains spéciaux. Les *Sonderzüge* étaient déjà intégrés au programme de transport allemand avant la guerre[121]. Comme son nom l'indique, le terme « trains spéciaux » désigne des convois qui circulent en dehors des horaires réguliers ou facultatifs et qui sont utilisés pour transporter une cargaison spéciale. Cette cargaison peut être de toute nature : marchandises secrètes ou dangereuses, cargaisons extraordinaires, personnes de haut rang ou grands groupes de personnes. Dans les organigrammes de 1941 et 1943 de la WVD/HVD Bruxelles, un certain ingénieur Lagershausen est chargé du suivi des *Sonderzüge* en Belgique et dans le nord de la France[122]. Il porte le titre de *Reichsbahnrat*, agent administratif de la *Reichsbahn*. Lagershausen est ensuite remplacé par l'ingénieur Horst. Nous disposons donc de deux noms de fonctionnaires allemands qui, en 1943, ont très probablement assuré le suivi des trains de déportation en provenance de la Belgique du côté allemand, mais aucune autre source n'a pu être trouvée pour l'instant. Le traitement séparé permet de maintenir quelque peu le secret. Aucun rapport ou aperçu concernant les transports allemands ne mentionne les trains spéciaux[123]. La SNCB elle-même place par commodité les trains spéciaux dans la catégorie générale des « trains militaires »[124]. Ces trains sont utilisés pour les grands groupes de personnes. Les ordres concernant les personnes obligées de travailler dans le nord de la France ou en Allemagne proviennent de l'*Organisation Todt* ou du *Reichsarbeitsministerium* (ministère du travail) à Berlin. En ce qui concerne les prisonniers politiques, les Juifs et les Roms, la structure de commandement pour les déportations part du *Reichssicherheitshauptamt* (Office central de la sécurité du Reich - RSHA) à Berlin, passe par le SS-*Obergrupenführer* Gottlob Berger et aboutit au département des affaires juives de la Sipo-SD (*Sicherheitspolizei-Sicherheitsdienst*, police de sûreté et service de sûreté) à Bruxelles[125], et à la *Geheime Staatspolizei* (police secrète de l'État) de la Sipo-SD pour les prisonniers politiques[126].

---

[120] PV de réunion Comité permanent, 31 janvier 1941, B.C. Notulen Doos 2 1937-1941, Arch. NMBS/SNCB.

[121] Andreas Engwert et Susanne Kill (éds), *Sonderzüge*, 40, 47.

[122] *R 124/58. Geschäftsverteilungsplan, Stand 1941 mit Nachträgen 1941 – 1944; R 124/35. Geschäftsplan der Verkehrsdirektion Brüssel 1941 – 1943,* Bundesarchiv Berlin.

[123] Wissenwerte Angaben über den Bezirk der Hauptverkehrsdirektion Brüssel, Juli 1942, *R 5-ANH. I/93 Bd. 1, 1940, 1942, 1954, WVD bzw. HVD Brüssel einschl. (…)*, Bundesarchiv Berlin; Avis 2 E., 15 janvier 1943, *Avis Service E,* Arch. NMBS/SNCB; *Telegrammbrief EBD Brussel*, 3 juillet 1942, *R 124/83, Frankreich: SF-Züge (Schnellzüge für Fronturlauber) und D-Zugverkehr.-Zugbildung, Belastung und Anweisungen für die Ankündigung der Abfahrt, 1942*, Bundesarchiv Berlin.

[124] 'Ils doivent être traités comme des trains extraordinaires (…)', *Avis 20 E.,* 10 juin 1942*, Avis 51 E.,* 31 décembre 1943*, Avis Service E*, *Avis Service E,* Arch. NMBS/SNCB.

[125] Wolfram Weber, *Die innere Sicherheit im besetzten Belgien und Nordfrankreich 1940-1944*, Düsseldorf, 1978 (131).

[126] Andreas Engwert et Susanne Kill (éds.), *Sonderzüge,* 47.

4.1.5 Diverses instructions décrivent la manière dont les trains spéciaux sont organisés en Belgique.

(a) La première instruction découverte concernant les trains spéciaux est le message « 53 E » du 10 juillet 1941. L'instruction décrit la ligne hiérarchique de la commande d'un train spécial et confirme l'implication des services belges de la SNCB et l'organisation assurée par celle-ci[127]. Les trains spéciaux commandés doivent être approuvés par le *Verkehrsamt* (Office de la circulation) du groupe en question. Une fois l'approbation obtenue, le service belge en est informé et notifie les gares concernées[128]. C'est le service Dispatching qui attribue un numéro aux trains, commande les trains et prépare les horaires[129]. Ce n'est que lorsque toutes les gares ont confirmé la réception que le *Sonderzug* est commandé. Le chef de gare ou le dépôt de la commande fournit les documents de bord nécessaires (avec l'horaire et l'itinéraire) au conducteur et au superviseur de bord (accompagnateur du train principal).

(b) Une deuxième instruction, secrète cette fois, est celle du 5 janvier 1942 émanant de la WVD[130]. Le *Sonderzug* doit comprendre les personnes suivantes, outre le personnel de bord normal : un contrôleur du trafic *(Betriebskontrolleur),* un technicien de locomotive et un responsable de la sécurité *(Zugsicherer).* Ce personnel est allemand. En outre, les voies et les quais où le train spécial passe ou s'arrête doivent toujours être libres, une distance suffisante doit toujours être conservée par rapport aux autres trains et des locomotives de réserve doivent être prêtes. Le train spécial est également toujours prioritaire (à l'exception des trains d'urgence). Le personnel belge est responsable : « Les chefs des services belges sont personnellement responsables de la ponctualité et de la sécurité de l'exécution des opérations. Seul le personnel totalement fiable peut être affecté aux travaux à effectuer sur les trains spéciaux (opérations de triage, changements de locomotives, etc.). Seul ce personnel est autorisé à être présent lors de l'arrêt du train. »[131] Ces instructions sont diffusées au sein des services de la SNCB. Les instructions des Allemands sur les trains spéciaux, portant la mention « strictement confidentiel », sont transmises par un inspecteur en chef de la SNCB. Celui-ci y joint des instructions belges qui prévoient qu'un « télégramme de mise en marche » doit être rédigé

[127] L'instruction donnée au personnel de la direction de la Gestion le 10 juillet 1942 concerne les trains extraordinaires. Les instructions sont très brèves et de nature pratique. Avis 20 E., 10 juin 1942, *Avis Service E,* Arch. NMBS/SNCB.
[128] 'Annexe 2', *Dossier n° 4262, Delcourt Arthur,* SNCB-RA.
[129] Eisenbahnbetriebsdirektion Brüssel, Güterzugbildungsvorschriften, *n° 760 Index des Trains,* Arch. NMBS/SNCB.
[130] Lettre de la WVD-Bruxelles à la direction de la SNCB, 5 janveir 1942, *Dossier RW18/4. Richtlinien für die Abwicklung des Verkehrs von Sonderzüge 1942-1944, Organisation und Geschäfstverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel,* Bundesarchiv Freiburg.
[131] 'Die Vorsteher der belgischen Dienststellen sind für die pünktliche und sichere Durchführung persönlich verantwortlich zu machen. Mit den Arbeiten an Sonderzügen (Rangieren, Lokwechsel pp.) ist nur unbedingt zuverlässiges Personal zu betrauen. Nur dieses Personal darf während des Aufenthaltes des Zuges anwesend sein'.

lorsqu'un train spécial est commandé. Ce télégramme doit indiquer que les instructions spéciales de sécurité « A » sont en vigueur[132]. Une instruction confidentielle locale doit alors être rédigée dans les 24 heures. Selon l'inspecteur en chef : « Cette [instruction locale] fixera minutieusement la participation de chaque agent appelé à intervenir dans l'exécution des mesures prescrites, dont aucune ne pourrait être abandonnée au hasard. Toutes dispositions nécessaires doivent être prises pour que le caractère confidentiel soit observé. »[133] Le chef de gare de Chênée s'inspire de ces instructions pour formuler, le 23 janvier 1942, ses propres instructions à l'intention de son personnel, qui portent principalement sur la nécessité de maintenir les voies et les quais libres pour permettre le passage sans encombre de ces trains spéciaux. Les autres trains ne peuvent repartir qu'assez longtemps après le passage du train spécial[134]. Passage prioritaire et secret vont de pair : « En cas d'arrêt aucun agent en dehors du chef de station et du sous-chef de station ne pourra se trouver dans les voies ou sur le quai au droit du train spécial. Seul le chef manœuvre de services sera admis s'il y a des manœuvres à effectuer au train. »[135]

(c) La HVD-Bruxelles renforcera encore les instructions le 22 mars 1944. Toutes les mesures spéciales antérieures sont maintenues, mais une série de nouvelles mesures sont ajoutées. Il est ainsi désormais interdit de faire circuler d'autres trains sur une voie parallèle. Le train spécial est désormais également précédé d'un *Vorzug* ; un train de reconnaissance qui le précède de 12 à 15 minutes. Sur ce train de reconnaissance se trouve un « chef de groupe », probablement un responsable allemand, qui doit s'assurer que l'itinéraire est libre. Le train de reconnaissance doit être composé de plusieurs wagons, et le dernier wagon doit être équipé d'une sorte de plate-forme permettant de bien observer les environs. Un train d'artillerie antiaérienne *(Sonderflakwagen*) peut éventuellement également précéder le train spécial : « Un conducteur ayant des connaissances ferroviaires françaises (belges) doit être affecté au wagon spécial circulant devant la locomotive. »[136] Aucun autre train ne doit être présent lorsque le train spécial s'arrête ou passe dans une gare[137].

---

[132] Instruction de l'inspecteur en chef Marx (Liège), 20 janvier 1942, à la gare de Chênée, *Dossier n° 4559-4561, Lonnoy Armand,* SNCB-RA.

[133] *'Cette [Instruction Locale] fixera minutieusement la participation de chaque agent appelé à intervenir dans l'exécution des mesures prescrites, dont aucune ne pourrait être abandonnée au hasard. Toutes dispositions nécessaires doivent être prises pour que le caractère confidentiel soit observé'* Instruction de l'inspecteur en chef Marx (Liège), 20 janvier 1942 à la gare de Chênée*,* Idem.

[134] Note du chef de gare de Chênée, 23 janvier 1942, Idem.

[135] 'En cas d'arrêt aucun agent en dehors du chef de station et du sous-chef de station ne pourra se trouver dans les voies ou sur le quai au droit du train spécial. Seul le chef manœuvre de services sera admis s'il y a des manœuvres à effectuer au train'. Note du chef de gare de Chênée, 23 janvier 1942, Idem.

[136] 'Ein franz (belg) streckenkundiger Lokführer ist zur Mitfahrt auf dem Sonderwagen vor der Lok zu bestimmen'.

[137] Instruction de la HVD Bruxelles n° 51778, 22 mars 1944, *Dossier RW18/4. Richtlinien für die Abwicklung des Verkehrs vond Sonderzügen 1942-1944, Organisation und Geschäftsverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel,* Bundesarchiv Freiburg.

De plus : « Un accompagnateur allemand doit être présent sur le train. Il doit se présenter au chef du service de sécurité du train spécial pour recevoir des instructions et choisit sa place dans le train à un endroit approprié, mais pas dans le wagon où se trouvent les personnalités de premier plan. »[138] Il doit également y avoir un contact permanent entre le conducteur et un contrôleur qui surveille l'itinéraire. C'est à l'EBD que revient la tâche de vérifier et d'assurer la mise en œuvre de ces règles. Cette instruction est claire en ce qui concerne le reste du personnel : « Ce sont toujours les mêmes accompagnateurs mis à disposition par le *Reichsbahndienst* qui sont présents dans le train. Un accompagnateur de train fiable des administrations étrangères doit en outre être présent dans le train en guise d'agent de sécurité. »[139] Pour éviter les malentendus entre le personnel allemand et belge présent sur ces trains, « (...) un interprète est mis à disposition par le service étranger »[140]. Lorsqu'un train spécial doit s'arrêter pour une raison quelconque, « l'agent de contrôle qui accompagne le train doit donner l'ordre à l'agent français (belge) de signaler immédiatement à la gare en aval que le train s'est arrêté et de préciser la durée probable de l'arrêt »[141]. Les moyens de télécommunication disponibles sur l'itinéraire ne peuvent pas non plus être utilisés pour communiquer avec des personnes externes. Enfin, « dans le secteur de la HVD Bruxelles, les horaires de tous les trains spéciaux avec et sans prescriptions particulières doivent toujours être communiqués avec la mention 'secret' »[142]. Les mesures peuvent donc être qualifiées de particulièrement strictes. Les instructions précisent également que : « Les chefs des services français (belges) sont personnellement responsables de la ponctualité et de la sécurité de l'exécution des voyages. »[143] Tout comme les « transports militaires », les *Sonderzüge* sont donc opérés par du personnel belge sous le contrôle et la supervision stricts de l'Allemagne. Le personnel belge fait cela jusqu'à la frontière, où le personnel allemand prend le relais. Par manque de sources, il n'est pas possible de déterminer avec précision le nombre de *Sonderzüge* en Belgique. Il est probable que la SNCB elle-même ait

[138] 'Der Zug ist durch einen deutschen Betriebskontrolleur zu begleiten. Dieser hat sich zur Entgegennahme von Anordnungen beim Führer des Sicherheitsdienstes des *Sonderzug*es zu melden und seinen Platz im Zuge an geeigneter Stelle, jedoch nich im Wagen, in dem die führenden Persönlichkeiten reisen, zu wählen'.

[139] 'Der Zug wird stets von den gleichen Zugbegleitbediensteten begleitet, die von der Heimat-Reichsbahndienst des Zuges im Reich gestellt werden. Ausserdem muss ein zuverlässiger Zugbegeleitbediensteter der fremden Verwaltungen im Zuge sein, der die Aufgaben des Zugsicherers zu übernehmen hat'.

[140] '(…) ist durch die fremde Verwaltung ein dolmetscher zu stellen (…)'.

[141] '(…) so beauftragt der den Zug begleitende Betriebskontrolleur den französischen (belgischen) Betriebseamten sofort den zuständigen Fahrdienstleiter oder Blockwärter, dem rückgegelenen Bahnhof unverzüglich zu melden, dass der Zug zum Halten gekommen ist un wie lange der Halt voraussichtlich dauern wird.'

[142] 'Im Bezirk der HVD Brüssel sind bei allen Sonderreisen mit und ohne Sondervorschriften die Fahrpläne stets nur unter ‚geheim' nach hier durchzugeben'.

[143] 'Die Vorsteher der französischen (belgischen) Dienstellen sind für die pünktliche und sichere Durchführung der Reise persönlich verantwortlich zu machen'.

compté les *Sonderzüge* dans ses chiffres globaux de « transports militaires » effectués sur l'ordre des Allemands.

4.1.6. Les instructions et les témoignages montrent qu'en principe, les trains spéciaux sont toujours opérés par du personnel de bord belge. C'est logique dans la mesure où le personnel fait circuler les « trains militaires » commandés par les Allemands depuis le début et que la SNCB considère que les trains spéciaux en font partie. Il est probable que la SNCB fasse appel à un groupe de conducteurs belges fiables pour ces trains spéciaux. Les instructions allemandes imposent également de ne faire appel qu'à du personnel « totalement fiable ». Il semble également logique de confier ce type de transport spécial à du personnel dont on est certain qu'il effectuera le service. Après la guerre, des membres du personnel de bord auraient affirmé que certains trains de déportation étaient conduits par des réservistes allemands[144]. C'est ce que semble confirmer un témoignage d'après-guerre de l'inspecteur en chef liégeois Lambrecht, qui affirme qu'il existait un groupe de réservistes allemands prêts à intervenir lorsqu'aucun conducteur belge n'était disponible : « C'est ainsi qu'à Kinkempois, ils avaient une brigade spéciale de machinistes et chauffeurs dont ils pouvaient disposer librement et le service belge ne pouvait pas y toucher. »[145] Mais il semble peu probable que ce personnel allemand ait été disponible pour n'importe quel transport. Il convient de souligner une fois de plus qu'en principe, on peut uniquement faire appel aux conducteurs possédant une connaissance d'une ligne particulière. Cette affirmation pourrait éventuellement faire référence aux locomotives dites à condensation. Il s'agit de locomotives à vapeur spéciales qui sont moins visibles du ciel, car elles ne produisent pas de panache de fumée. Ce type de locomotives circulaient également parfois en Belgique et ne pouvaient être conduites que par du personnel allemand, car le personnel belge n'était pas formé à cet effet[146]. Rien ne prouve par ailleurs que les trains militaires et les trains de déportation auraient été pris en charge par le personnel allemand lui-même en 1942-1944. Les instructions soulignent au contraire que cette responsabilité incombe au personnel belge. Nous devons donc conclure que, bien qu'il ne soit pas totalement exclu que du personnel allemand ait pris en charge un train de déportation, tous les trains de déportation jusqu'à la frontière belge ont en principe été conduits par du personnel belge de la SNCB pendant l'Occupation.

4.1. Conclusion : Il n'existe pas de décision formelle au sein de la SNCB concernant l'organisation des trains de déportation. Ces derniers sont considérés comme faisant partie des « transports militaires commandés par les forces

[144] Déclaration de Jos Decelle à l'auteur, 8 septembre 2023.
[145] 'C'est ainsi qu'à Kinkempois, ils avaient une brigade spéciale de machinistes et chauffeurs dont ils pouvaient disposer librement et le service belge ne pouvait pas y toucher'. 'Déclarations recueillies sur la foi du serment (…)', 20 novembre 1945, Lambrecht, *Dossier n° 4645, Paques Victor, Archives de la SNCB. Service du personnel. Dossiers concernant la Deuxième Guerre mondiale,* Archives de l'État.
[146] Courriel de Paul Van Heesvelde à l'auteur, 2 octobre 2023.

d'occupation allemandes », dont la société et les secrétaires généraux ont précédemment admis qu'ils étaient inévitables. La plupart des trains de déportation sont des *Sonderzüge* ou trains spéciaux, au sujet desquels il n'existe pratiquement pas de sources d'archives. Il est certain que la quasi-totalité des trains de déportation au départ de la Belgique jusqu'à la frontière circulent grâce à des agents de la SNCB que les Allemands considèrent comme fiables, sous le contrôle et la surveillance stricts de contrôleurs et de gardes allemands.

4.2. Prisonniers politiques

4.2.1. Les prisonniers de guerre belges constituent un premier groupe de prisonniers transportés dans les trains belges sur ordre des Allemands. Ils sont transportés en Allemagne en 1940 et progressivement ramenés en Belgique plus tard au cours de la même année. Cela ne se fait pas via les *Sonderzüge*, mais tombe sous le coup du *Wehrmachtverkehr* ordinaire, probablement parce que les prisonniers de guerre relèvent de la juridiction militaire[147]. Nous ne savons pas grand-chose en ce qui concerne la mise en œuvre concrète. Une note de service de la SNCB de février 1941 demande à utiliser des wagons adaptés au transport des prisonniers de guerre : « wagons fermés avec petits volets »[148]. Ce transport est donc probablement aussi effectué (au moins en partie) par la SNCB, sans doute à ses frais puisqu'il s'agit d'un transport militaire classique commandé par l'Allemagne (voir les points 3.2.1 et 3.2.2).

4.2.2. Le premier transport important de prisonniers politiques est le train qui part le 23 juillet 1941 de la citadelle de Huy pour aller au camp de concentration de Sachsenhausen, et qui transporte 244 grévistes arrêtés à la suite d'arrêts de travail dans les mines de charbon du nord de la France[149]. L'ordre donné le 27 août 1941 par Heinrich Müller, chef de la Gestapo, de transporter en masse des prisonniers politiques en Allemagne marque le début des déportations systématiques. La machine à déporter passe à la vitesse supérieure fin 1941, car (a) les prisons belges sont pleines, (b) la Sipo-SD insiste sur la nécessité de punir plus sévèrement les résistants et (c) le Troisième Reich a besoin d'une plus grande réserve de travailleurs forcés. Le tristement célèbre décret *Nacht und Nebel* (NN) du 7 décembre 1941 autorise la déportation de grands groupes de prisonniers sans qu'il ne faille d'ordre individuel de *Schutzhaft*. Il prévoit également les conditions auxquelles sont soumis les transports, y compris une obligation de secret sur la destination finale. Au total, au moins 4 895 Belges sont déportés en tant que prisonniers dans le cadre du décret *Nacht und*

[147] Merkheft über den Wehrmachtverkehr nach, von und in den besetzten Gebieten im Westen, *R 5-ANH. II/87 Reichsverkehrsministerium (Sammlung Kreidler). Betrieb bei den Wehrmachtverkehrsdirektionen Brüssel und Paris 1940 – 1942,* Bundesarchiv Berlin.
[148] Avis 15 E., 18 février 1941, *Avis Service E,* Arch. NMBS/SNCB.
[149] Dimitri Roden, *Ondankbaar België: de Duitse repressie in de Tweede Wereldoorlog,* Amsterdam, 2018*,* 175.

Nebel[150]. L'ordre de déportation est émis par le RSHA à Berlin. Pour chaque prisonnier politique, *un « Transportzettel für eine Beförderung im Gefangenen-Sammelwagen auf Eisenbahnen »* est préparé par l'autorité allemande compétente de la Sipo-SD[151]. Une *« Bescheinigung für die übernahme des/der Gefangenen »* est également établie. Ces formulaires accompagnent les personnes lors des voyages et constituent en quelque sorte un billet de transport. Les gares traversées y sont renseignées avec précision, y compris les heures d'arrivée et de départ.

4.2.3. L'estimation la plus fiable du nombre de résistants déportés de Belgique est celle de Patrick Nefors, et s'élève à 16 081[152]. De nombreuses recherches sont cependant encore nécessaires pour obtenir une image globale claire.

Nombre de Belges déportés dans les camps de concentration (liste non exhaustive)[153]

Nom du camp de concentration	**Nombre de Belges**
Buchenwald	5745
Neuengamme	2514
Sachsenhausen	2167
Dora-Mittelbau	2184 (Patrick Moreau estime qu'au moins 2 500 Belges ont été enregistrés à Dora-Mittelbau)[154]
Dachau	2131
Mauthausen	1932
Ravensbrück	1728
Vught	1526
Flossenbürg	1137
Natzweiler-Struthof	648

Il n'existe pas de chiffres pour tous les camps et certains noms ont été comptabilisés plusieurs fois. Il n'existe pas de registre complet des trains de déportation. Voici quelques dates plus précises pour les transports connus :

- Le 23 juillet 1941, un premier convoi ferroviaire quitte la citadelle de Huy pour le camp de concentration de Sachsenhausen avec 244 grévistes à bord.

[150] Denuit-Somerhausen, Christine, 'Le Décret Nacht Und Nebel de Décembre 1941 et Les Prisonniers Politiques Belges: Une Première Approche.' *Cahiers-Bijdragen* XVI, 1994, 17–40.
[151] *Documentatiedossier Jean Verhaegen,* Service Archives des Victimes de la Guerre, Archives de l'État.
[152] Patrick Nefors, *Camps de concentration.*
[153] Gie van den Berghe, *Getuigen deel I*, Bruxelles, 1995.
[154] Patrick Moreau, *Systematiek en Willekeur: het verhaal van de politieke gevangenen uit het arrondissement Mechelen,* Anvers, 2003, 61.

- Le 22 septembre 1941, un convoi ferroviaire transportant environ 250 prisonniers politiques, principalement communistes, quitte Breendonk et la citadelle de Huy pour le camp de Neuengamme.
- Quelque 600 prisonniers sont déportés de Belgique entre septembre 1941 et août 1942. Parmi eux se trouvent 107 prisonniers de Breendonk et 150 de Huy.
- Les 109 résistants arrêtés du groupe de résistance « De Zwarrte Hand » sont transférés de la prison d'Anvers le 15 mars 1942 par train via la gare Centrale vers les prisons de Saint-Gilles et de Forest. Le 29 juin 1942 et le 18 juillet 1942, ils sont déportés en deux groupes via la gare de Luxembourg vers la prison de la ville de Wuppertal[155].
- Le premier convoi de prisonniers belges (dont 120 de Breendonk) part pour Mauthausen le 8 mai 1942. Des transports vers Mauthausen quittent également la Belgique les 5 juin, 30 septembre et 9 novembre 1942. Au total, 393 prisonniers sont déportés de Breendonk à bord de ces quatre transports.
- Des prisonniers sont également internés dans le camp néerlandais de Vught après novembre 1943 pour soulager les prisons de Saint-Gilles et de Huy[156]. Le *Militärverwaltung* reste compétent en la matière (il est fait recours au *Sicherheitshaftbefehl*). À partir de mars 1944, seuls les prisonniers de la Sipo-SD peuvent être emprisonnés à Vught. On estime à 6 500 le nombre de prisonniers incarcérés à la prison de Huy, dont plus d'un cinquième est déporté vers le camp de concentration néerlandais de Vught[157].
- L'essentiel des déportations des 5 745 prisonniers belges vers Buchenwald (ou dans l'un des Kommandos) a lieu entre mai et août 1944. Dans la nuit du 5 au 6 mai 1942, un convoi transportant 648 personnes de Breendonk, environ 250 de Saint-Gilles et une centaine de la prison d'Anvers quitte la Belgique[158]. Le train transporte un total de 967 prisonniers politiques (dont 52 non-Belges) vers Buchenwald via Arlon, Luxembourg, Coblence, Fulde, Gotha, Erford et Weimar[159]. Des wagons de marchandises sont utilisés à cette fin. Le deuxième transport part pour Buchenwald le 20 mai 1944, transportant cette fois 893 prisonniers (dont 44 non-Belges) provenant d'une série de petites prisons. Les deux derniers transports vers Buchenwald partent le 19 juin 1944 (575 prisonniers) et le 10 août 1944 (827 prisonniers)[160]. En quelques mois, un total de 3 261 prisonniers (dont 3 097 Belges) sont emmenés à Buchenwald dans quatre transports. Pour la plupart des Belges, le camp de Buchenwald n'est qu'un camp de transit vers des camps annexes ou de travail. Sur les 3 261

[155] Patrick Moreau, *Systematiek en willekeur*, 87.
[156] Dimitri Roden, *Ondankbaar,* 177.
[157] *Idem,* 36.
[158] Peter Scholliers, *'De massale ontruiming van de SS-gevangenissen. De transporten van 8 en 23 mei 1944 naar Buchenwald', Bijdragen tot de Geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog*, VI, 1980, 1, 119-148 *(*121*).*
[159] Idem.
[160] Idem.

prisonniers de ces transports en 1944, entre 1 651 et 2 020 se retrouvent à Dora, et 369 au Kommando de Blankenburg[161].

- Début mai 1944, l'administration militaire allemande à Bruxelles autorise l'évacuation des prisons belges à la demande de la Sipo-SD belge[162]. Des places seront prévues dans les camps de Natzweiler en Alsace et de Buchenwald, ainsi qu'à Ravensbrück pour les femmes.
- Entre mai 1943 et mars 1944, 1 800 prisonniers arrêtés dans le cadre du décret *Nacht und Nebel,* pour la plupart des Belges, sont transférés aux *Emslandlager*[163]. Les prisonniers NN belges sont traduits devant le *Sondergericht* (tribunal spécial) à Essen à partir d'avril 1942. La prison d'Esterwegen/Papenburg sert d'abord de camp NN. Le *Sondergericht* d'Opole est chargé des prisonniers NN de Belgique et du nord de la France à partir de mars 1944. Une fois arrivés sur le territoire allemand, les Belges peuvent être dirigés vers différents camps ou prisons. Moreau fournit des chiffres sur les prisonniers belges dans les différentes prisons d'Allemagne et de Pologne[164]. Il signale une série de petits transports qui quittent la Belgique pour la prison de Gross-Strehlitz. Il s'agit notamment d'un transport le 21 avril 1944 comptant 30 personnes en provenance directe de Bruxelles[165], d'un transport le 25 mai 1944 de 80 personnes en provenance de Belgique, et de transports de prisonnières en provenance de Belgique les 9 avril et 25 mai depuis Liège, le 12 avril 1944 depuis Bruges et le 12 avril 1944 depuis Courtrai. Ils sont suivis par des convois en provenance de la prison de Saint-Gilles les 10 et 15 mai, et les 1er, 4, 7 et 9 juin 1944[166].
- Breendonk est évacué le 30 août 1944. Ce transport se fait par bus (131 prisonniers sont transportés vers le camp de concentration néerlandais de Vught). De Vught, les derniers transports de prisonniers belges partent pour Sachsenhausen. La plupart des transports arrivent le 2 septembre 1944, avec 218 prisonniers à leur bord[167].
- L'un des derniers transports de prisonniers politiques a lieu le 30 août 1944. Le train est formé à la gare d'Anvers-Dam. Les prisonniers mis sur ce train proviennent de différents endroits : outre les prisonniers de la prison située à la Begijnenstraat à Anvers, au moins 141 prisonniers sont également acheminés par train depuis Willebroek, près de Breendonk, et d'autres prisonniers sont amenés par camion depuis la prison Nieuwe Wandeling de Gand. Le transport au départ d'Anvers-Dam passe par Breda aux Pays-Bas pour se rendre à Neuengamme. Mais les prisonniers politiques ne peuvent finalement pas tous être déportés. Début septembre 1944, le commandant allemand du camp de Beverlo transfère par exemple des centaines de prisonniers politiques à la gendarmerie et la Croix-Rouge.

---

[161] Patrick Moreau, *Systematiek en Willekeur*, 59.
[162] Peter Scholliers, *De massale ontruiming.*
[163] Nikolaus Wachsmann, *Hitlers gevangenissen: de rechtsorde in nazi-Duitsland*, Amsterdam/Anvers, 2005, 262.
[164] Patrick Moreau, *Systematiek en willekeur*, 46.
[165] Idem, 47.
[166] Idem, 48.
[167] Idem, 48.

4.2.4. Les nombreux mémoires, correspondances et témoignages de prisonniers politiques accordent rarement de l'attention au processus de déportation lui-même. Les informations sporadiques et anecdotiques permettent néanmoins de dresser un tableau général de la situation. Les prisonniers sont généralement amenés à la gare avec des camions belges. Ils sont parfois déportés dans des voitures de troisième classe, parfois dans des wagons de marchandises et parfois dans des fourgons cellulaires. En 1940, la SNCB dispose de quatre fourgons cellulaires, fournis par le ministère de la Justice avant la Première Guerre mondiale[168]. Ces fourgons cellulaires construits en 1903 disposent d'un couloir central et de 9 cellules de chaque côté de celui-ci. Ils ont une capacité de 30 prisonniers chacun. Des gardes allemands sont toujours présents dans les trains, quel que soit le type de transport. Des fourgons cellulaires ou des voitures sont parfois intégrés dans les trains de passagers belges normaux. Ces changements dans le transport suggèrent que la SNCB utilise le matériel roulant disponible qui doit également être fiable et de bonne qualité. Par exemple, Rulot écrit encore en octobre 1942 : « (...) Les transports à destination de l'étranger ne peuvent utiliser que des véhicules répondant aux prescriptions internationales (...) »[169]. On peut supposer qu'au fil du temps, comme c'est le cas pour les transports de Juifs, les voitures de troisième classe sont de plus en plus remplacées par des wagons de marchandises, principalement pour des raisons de sécurité.

4.3. Travailleurs obligatoires

4.3.1. Généralités : Le travail obligatoire est introduit en Belgique le 6 mars 1942. L'ordonnance stipule que toute personne peut en principe être affectée au travail obligatoire dans le ressort de l'administration militaire allemande en Belgique et dans le Nord-Pas-de-Calais. Cela comprend le travail obligatoire dans le nord de la France pour la construction du mur de l'Atlantique ordonné par Hitler en mars 1942. Le 6 octobre 1942 est instauré le travail obligatoire en Allemagne pour les hommes âgés de 18 à 50 ans et (dans un premier temps) aussi pour les femmes âgées de 21 à 35 ans. Les mesures sont mises en œuvre par la *Werbestelle* et par l'Office National du Travail belge[170]. L'*Organisation Todt* (OT) est responsable du travail obligatoire pour la construction du mur de l'Atlantique dans le nord de la France. L'Office National du Travail belge et ses bureaux du travail sont principalement contrôlés par des

---

[168] *Voitures cellulaires: Fiches d'immatriculation 1903,* Arch. NMBS/SNCB. Nous remercions Michel Thiry, volontaire au Service d'archives et de documentation de la SNCB.

[169] '(…) les transports à destination de l'étranger ne peuvent utiliser que des véhicules répondant aux prescriptions internationales (…)'. Situation des wagons à fin octobre 1942, *Archives de la Société Générale. Soc. Gen. 4e dépôt: n°593. Dossier concernant les activités de la S.N.C.F.B. et la réquisition allemande de personnel et de matériel dans le secteur des transports,* Archives de l'État.

[170] PV interrogatoire Robert van der Heyden, 3 décembre 1945, *Gerechtelijk dossier Arbeidsambt Antwerpen, Pak: '1947-1737-1745 3-4', Archief van het militair gerecht,* Archives de l'État; 'Mémoire déposé par Evrard', *Gerechtelijk dossier Robert Tourneur, Arbeidsambt Charleroi, Archief van het militair gerecht*, Archives de l'État.
Voir également: Jean Culot, 'L'exploitation de la main d'oeuvre belge et le problème des réfractaires', dans *Cahiers d'Histoire de la Seconde Guerre Mondiale*, 1970; n° 1, 33-66.

collaborateurs belges. Les archives de la *Werbestelle* ont été détruites (ou emportées). Les enquêtes judiciaires d'après-guerre sur les bureaux du travail belges n'accordent que peu d'attention à la mise en œuvre effective des déportations. Notre connaissance de la déportation des travailleurs forcés belges est encore plus fragmentaire que celle des prisonniers politiques.

4.3.2. Les travailleurs forcés qui se présentent : il faut distinguer les travailleurs obligatoires qui se présentent à l'appel après avoir été convoqués de ceux qui se planquent et sont arrêtés. Les travailleurs qui se présentent eux-mêmes se voient avancer ou rembourser leurs frais de voyage[171], comme le fait l'*Organisation Todt* pour les travailleurs du nord de la France[172]. Les Belges soumis au travail obligatoire qui font des allers-retours pour se rendre sur leur lieu de travail se voient remettre un *Marschbefehl* qui leur permet de voyager gratuitement en train[173]. Dans la pratique, les travailleurs soumis au travail obligatoire qui font la navette reçoivent une sorte de certificat (réquisitoire) délivré par les bureaux du travail belges indiquant la mention « mise au travail »[174]. La SNCB ne prend donc pas ces frais à sa charge. Le financement des transports de travailleurs forcés vers l'Allemagne est organisé et pris en charge par le *Mitteleuropäische Reisebüro* (MER), qui a organisé les *Sonderzüge* internationaux pour les travailleurs forcés et a apparemment fourni le budget pour le transport[175].

(a) Nous en savons plus sur le déroulement des opérations grâce aux préparatifs menés dans la province de Liège au cours de l'été 1942. Le rapport de la réunion de coordination d'août 1942 indique ce qui suit : « Le rassemblement de ces asociaux, le jour du départ, se fera vraisemblablement à la salle des bagages de la gare des Guillemins, l'[*Oberfeldkommandantur*] se mettra directement en rapport avec la Société des Chemins de fer, pour disposer du local nécessaire. »[176] Le rapport montre que les bureaux du travail belges établissaient les listes et les convocations, tandis que les *Werbestellen* et *(Ober)Feldkommandanturen* allemands organisaient les choses de manière pratique avec la SNCB. Lorsque les Allemands commandent un local de regroupement dans la gare, on peut supposer qu'ils commandent également

[171] Communication A26, s.d., de F.J. Hendriks (Office national du travail), *Dossier judiciaire Office du Travail Nivelles (boîte 225),* Archives de la justice militaire, Archives de l'État.
[172] Directeur Thirion (Bureau du travail Liège) à l'Oberleutnant Wanke (*Werbestelle*), 25 septembre 1942, *Dossier judiciaire 1412/2/46 Office du Travail Liège Boîte 2,* Archives de la justice militaire, Archives de l'État*;* Document 'Mise au travail à des travaux du littoral', 13 avril 1944, *Dossier judiciaire 1412/2/46 Office du Travail Liège Boîte 2,* Archives de la justice militaire, Archives de l'État.
[173] Archives Office du Travail Nivelles, 27 février 1943, *Dossier judiciaire Office du Travail Nivelles (boîte 225),* Archives de la justice militaire, Archives de l'État.
[174] Lettre Bureau du travail Nivelles à l'Office du travail national, 18 septembre 1942, *Dossier judiciaire Office du Travail Nivelles boîte 227,* Archives de la justice militaire, Archives de l'État.
[175] Avis 16 C, 2 mars 1942 – '*Transport sur les lignes belges d'ouvriers engagés soit en Allemagne par l'industrie allemande, soit en France par la Wehrmacht*'. Fourni à l'auteur par Paul Van Heesvelde.
[176] 'Le rassemblement de ces asociaux, le jour du départ, se fera vraisemblablement à la salle des bagages de la gare des Guillemins, l'[Oberfeldkommandantur] se mettra directement en rapport avec la Société des Chemins de fer, pour disposer du local nécessaire'. PV réunion 14 août 1942 à la OFK de Liège, *Dossier n° 4262, Delcourt Arthur,* SNCB-RA.

la rame par l'intermédiaire de l'EBD à Bruxelles, avec l'approbation de la HVD. Cela montre également que les trains pour les personnes soumises au travail obligatoire sont commandés peu de temps à l'avance. Dans ce cas précis, le nombre de personnes à déporter est communiqué en fin d'après-midi le 25 août 1942, pour un transport prévu au petit matin du 27 août.

(b) Certains travailleurs obligatoires peuvent parfois utiliser le transport habituel des navetteurs. Des *Sonderzüge* sont toutefois commandés pour les départs collectifs de grands groupes vers l'Allemagne. L'historien Frank Seberechts appelle cela les *Arbeitssonderzüge*, qui sont entièrement réservés aux travailleurs obligatoires[177]. L'historien Frans Selleslag indique qu'une fois que les grands convois commencent, le transport ralentit même un peu. Le problème se pose « (...) parce que la plupart des trains spéciaux qui devaient normalement transporter les travailleurs ont été utilisés pour le transport des troupes »[178].

4.3.3. Les réfractaires et les clandestins arrêtés se trouvent dans une situation très différente. Il est peu probable que les frais de déplacement leur soient remboursés. Le système utilisé dans ce cas est probablement similaire à celui qui consiste à commander un train pour le transport de prisonniers politiques. Il n'est pas certain que le transport des travailleurs forcés fasse l'objet d'une surveillance accrue. Un *Transportführer* de l'*Oberzugleitung* accompagne cependant toujours le train à destination du nord de la France[179]. Il est probable que des escortes et des gardes allemands soient toujours présents, en particulier lorsque les passagers sont des réfractaires refusant de participer au travail obligatoire.

4.3.4. L'historien Frank Seberechts affirme que le premier terminus sur le sol allemand pour les travailleurs belges est souvent Aix-la-Chapelle[180]. Là, les travailleurs doivent se rendre au bureau du travail où ils reçoivent de la nourriture avant d'être répartis en groupes pour être dirigés vers le nord et le sud de l'Allemagne, ou Berlin et ses environs. D'Aix-la-Chapelle, ils partent ensuite vers leurs destinations à bord d'autres trains. Les trajets sont trop différents pour qu'il soit possible de les cartographier entièrement. Les travailleurs du nord de la Belgique passent parfois par le réseau néerlandais[181]. Il convient de noter que tous les travailleurs obligatoires voyagent non pas forcément en train, mais parfois en bus, comme le travailleur Arthur Henderix de Rijkel, qui est emmené de Liège à Oberhausen avec 150 autres personnes le 18 juin 1944[182]. Il est fort probable que le recours à un bus soit très exceptionnel, et soit lié au fait que la guerre touchait à sa fin, à un moment où le trafic des trains militaires allemands sur le territoire belge atteignait un nouveau pic (voir le point 5.6.1.).

4.3.5. Comme pour les autres trains de déportation, nous n'avons relevé aucun signe de protestation de la part du personnel. Seul l'extrait suivant d'une déclaration

---

[177] Frank Seberechts, *Hier gaat alles*, 70.
[178] Frank Selleslagh, *De tewerkstelling,* 64.
[179] Lettre Bureau du travail Nivelles au Bureau du travail Bruges, 17 février 1943, *Dossier judiciaire Office du Travail Nivelles (boîte 225),* Archives de la justice militaire, Archives de l'État.
[180] Frank Seberechts, *Hier gaat alles*, 66.
[181] Idem, 69.
[182] Idem, 60.

d'après-guerre de l'inspecteur des transports Victor Paques de Liège a été retrouvé à ce sujet : « À partir du 31 octobre 1942, un train fut mis en marche, chaque semaine, au départ du groupe, pour l'Allemagne, pour le transport des travailleurs obligatoires ; ce train prenait charge à Angleur, où des malheureux venus des diverses lignes aboutissantes attendaient pendant des heures ; ceux de la région devaient d'ailleurs se présenter eux-mêmes pour le contrôle, plusieurs heures avant le départ ; il se produisait des scènes particulièrement pénibles. Dès la mise en marche de ce train, comme aussi à l'occasion des incidents du mois de décembre 1942, j'ai insisté pour que les Allemands fassent remorquer ces trains par du personnel allemand et non par du personnel belge ; je faisais valoir qu'il était cruel d'imposer une telle obligation à nos agents, contre qui se retournait, en partie, la malédiction des déportés et de leurs familles ; les démarches, dans ce sens, de M. Lambrecht et de M. Fontaine ne devaient pas aboutir. »[183] Nous apprenons qu'il s'agit d'un train programmé dans les horaires normaux. Il peut donc s'agir de travailleurs obligatoires qui se présentent après avoir reçu leur ordre de convocation. Il est impossible de confirmer s'il a été effectivement demandé que le personnel belge soit déchargé de cette tâche. Cette déclaration est particulièrement intéressante en raison de l'argumentation mise en avant. Paques n'utilise pas l'argument selon lequel cette mission va à l'encontre du devoir patriotique. Il n'utilise que des arguments moraux : cette mission est dommageable pour le personnel de la SNCB. Soit l'inspecteur est indifférent au problème plus fondamental, soit il pense que l'argument moral sera plus efficace.

4.4. Juifs et Roms (déportés raciaux)

4.4.1. La législation antijuive en Belgique s'appuie sur 17 ordonnances allemandes. Les secrétaires généraux belges acceptent que les autorités belges mettent en œuvre ces mesures allemandes. Le Comité permanent du Conseil de législation conclut que les premières ordonnances antijuives allemandes du 28 octobre 1940 sont inconstitutionnelles, mais que les autorités belges doivent malgré tout les appliquer. Selon ce raisonnement, les autorités belges sont confrontées à une forme de réquisition, à laquelle elles ne peuvent s'opposer. Cette interprétation repose sur la puissance militaire réelle des forces d'occupation. La « coopération passive » est autorisée, voire inévitable, dans ce contexte. Les autorités nationales belges décident en l'occurrence qu'elles refusent, dans l'intérêt national, de compromettre la coopération administrative et économique en s'opposant à ces mesures antijuives. Ce raisonnement s'inscrit pleinement dans la politique du moindre mal et dans la doctrine

[183] 'À partir du 31.10.1942, un train fut mis en marche, chaque semaine, au départ du groupe, pour l'Allemagne, pour le transport des travailleurs obligatoires ; ce train prenait charge à Angleur, où des malheureux venus des diverses lignes aboutissantes, attendaient pendant des heures ; ceux de la région devaient d'ailleurs se présenter eux-mêmes pour le contrôle, plusieurs heures avant le départ ; il se produisait des scènes particulièrement pénibles. Dès la mise en marche de ce train, comme aussi à l'occasion des incidents du mois de décembre 1942, j'ai insisté pour que les Allemands fassent remorquer ces trains par du personnel allemand et non par du personnel belge ; je faisais valoir qu'il était cruel d'imposer une telle obligation à nos agents, contre qui se retournait, en partie, la malédiction des déportés et de leurs familles ; les démarches, dans ce sens, de M. Lambrecht et de M. Fontaine ne devaient pas aboutir'. *Dossier n° 4645, Paques Victor,* SNCB-RA.

Galopin, et est dans le droit fil de la position adoptée par la SNCB à l'égard de l'organisation des transports militaires allemands.

4.4.1. À la mi-décembre 1940, un grand nombre d'étrangers - principalement des Juifs – de l'arrondissement d'Anvers sont transportés par train vers le Limbourg. Les Allemands fondent cette mesure sur leur ordonnance du 12 novembre 1940, qui leur permet d'imposer une restriction de séjour à ces étrangers. Les autorités provinciales et communales d'Anvers ainsi que la police locale exécutent les ordres reçus. Le transport est effectué au moyen de neuf trains entre le 21 décembre 1940 et le 12 février 1941[184]. Ces trains circulent d'Anvers à Hasselt. La police rassemble ces étrangers pour un premier transport, qui est accompagné de deux officiers allemands et de dix militaires[185]. Les huit transports suivants sont accompagnés par la Croix-Rouge flamande et un ou deux policiers anversois[186]. Le premier train quitte la gare d'Anvers Sud le 21 décembre 1940 avec 212 adultes et 24 enfants à destination de Saint-Trond[187]. Des transports similaires sont progressivement organisés au cours des semaines suivantes, les 2, 4, 9, 11, 18 et 25 janvier et le 1er février 1941. Le transport du 1er février 1941 à destination d'Oostham est détourné vers Kwaadmechelen en raison d'une maladie contagieuse parmi les déportés. Le dixième train prévu pour le 25 février sera annulé.

(a) Il est très probable que des étrangers (principalement des Juifs) d'autres provinces sont également transférés vers le Limbourg, car 8 609 ordres d'expulsion ont finalement été établis, auxquels il faut encore ajouter plusieurs centaines d'enfants. À la suite de cette mesure, ce sont probablement entre 2 433 (Schram) et 3 401 (Seberechts) Juifs qui sont transférés en train vers le Limbourg[188]. Selon Dorien Styven et Veerle Vanden Daelen, 65,74 % de ces Juifs déportés au Limbourg seront ensuite déportés à Auschwitz-Birkenau[189].

(b) La SNCB s'inscrit dans le cadre plus large de la mise en œuvre par la Belgique de cette mesure allemande. Il est probable que les autorités belges passent elles-mêmes commande de ces trains. Ce sont en effet les gouvernements

---

[184] Dorien Styven et Veerle Vanden Daelen, 'The "Antwerp specificity". Differences in deportation numbers', dans *BTNG/RBHC/JBH,* n° 1, 2024, pagination non connue à ce jour.
[185] Lettre du commissaire en chef Zwaenepoel au procureur du Roi Anvers, 25 décembre 1940, *Dossier n° 9 Briefwisseling met den Feldkriegsgerichtsrat,* Archives Parquet Anvers, Archives de l'État.
[186] Idem; Lettre du commissaire en chef Zwaenepoel au procureur du Roi Anvers, 25 décembre 1940, *Dossier n° 9 Briefwisseling met den Feldkriegsgerichtsrat,* Archives Parquet Anvers, Archives de l'État.
[187] Frank Seberechts, 'De wegvoeringen naar Limburg: december 1940-augustus 1941', dans Rudi van Doorslaer (e.a.), *La Belgique docile,* 370-374 (371).
[188] Laurence Schram, 'De 'Joodse' archieven van het Provinciebestuur Antwerpen', dans *Les Cahiers de la Mémoire contemporaine*, Bruxelles, 2002; Frank Seberechts, *De wegvoeringen*, 372.
[189] Dorien Styven et Veerle Vanden Daelen, *The "Antwerp specificity"*.

provinciaux qui coordonnent l'opération. La politique change à nouveau au printemps 1941. Les Juifs doivent désormais être obligatoirement logés dans quatre villes : Anvers, Bruxelles, Charleroi ou Liège. Les Juifs anversois envoyés au Limbourg retournent à Anvers en mars et avril 1941, toujours en train. Dans le cadre de cette opération, les Juifs étrangers doivent payer eux-mêmes les billets pour leur retour. La Commission d'Assistance publique (CAP) avancera le prix du billet s'ils sont dans l'incapacité de payer.

4.4.2. Travail obligatoire des Juifs : une partie de la fâcheuse confusion qui entoure l'extermination est que les premières déportations de Juifs de Belgique ont lieu dans le cadre du travail obligatoire. Le 11 mars 1942, le gouvernement militaire allemand publie une ordonnance sur le travail des Juifs, suivie d'une ordonnance d'application le 8 mai 1942. Ce travail obligatoire se superposera aux déportations vers Auschwitz-Birkenau dans les mois à venir.

(a) Le travail obligatoire des Juifs est organisé par l'*Organisation Todt*, le *Werbestelle* allemand et les bureaux du travail belges[190]. L'Association des Juifs en Belgique (AJB) joue également un rôle. Le 22 juin 1942, il est décidé que l'organisation installera un « bureau de placement » à côté des bureaux du travail régionaux. Il est également prévu de créer entre autres un Office Juif de Réadaptation et de Placement (OJRP)[191]. Ces institutions juives contactent les entreprises et tentent également d'organiser des formations pour les travailleurs juifs. Les victimes sont donc ainsi perfidement amenées à voir dans le travail obligatoire non pas une menace, mais une opportunité.

(b) Une petite partie des Juifs réquisitionnés est également mise au travail en Belgique pendant cette période. À Liège, 1 154 Juifs sont sélectionnés pour le travail après des tests médicaux et une petite partie d'entre eux sont mis au travail dans plus de 15 grandes entreprises de la région ainsi que dans les mines de charbon, tandis que le bureau du travail de Charleroi place 55 Juifs dans un chantier à Bouffioulx après le 27 juin 1942[192]. Parallèlement, le bureau du travail de Liège place plusieurs centaines de femmes dans les usines de la FN Herstal à Liège.

(c) Un total de 2 252 Juifs de Belgique (dont environ 2/3 originaires du Grand Anvers) seront déportés vers les camps de travail de l'*Organisation Todt* à Dannes, Camiers, Condette, Hardelot, les Mazures et Étaples dans le nord de la France, par des trains en provenance d'Anvers les 13 juin, 14 et 18 juillet, 5 et 15 août et 12 septembre 1942.

---

[190] Frank Seberechts, 'Spoliatie en verplichte tewerkstelling', dans Rudi Van Doorslaer e.a., *La Belgique docile,* 403-479.
[191] Thierry Rozenblum, *Une cité si ardente ... Les Juifs de Liège sous l'Occupation (1940-1944),* Bruxelles, 2010 (93).
[192] Frank Seberechts, *Spoliatie en verplichte tewerkstelling*, 449.

(d) À Anvers, 1 650 Juifs sont réquisitionnés pour travailler dans le nord de la France. Ces réquisitions sont émises par la police d'Anvers. L'ordre mentionne que le travail sera réalisé pour l'*Organisation Todt*, mais pas que le travail est situé dans le nord de la France. Le premier transport quitte la gare Centrale d'Anvers le 13 juin 1942 avec 320 travailleurs juifs (sur 367 convoqués)[193]. Les 14 et 18 juillet 1942, respectivement 249 (sur 532 convoqués) et 292 (ou 293, sur 1 033 convoqués) autres Juifs quittent Anvers[194]. Le 26 juin 1942, le premier et unique train en provenance de Bruxelles transporte des Juifs vers les camps de travail du nord de la France. À son bord ne se trouvent « que » 86 Juifs environ[195]. Ce transport ne se déroule pas comme prévu, mais les améliorations convenues ne seront jamais mises en œuvre[196]. Le fait de renoncer aux transports est probablement dû en partie à la résistance des bourgmestres bruxellois[197].

(e) Il y a également un transport au départ de Charleroi-Sud le 31 juillet 1942, avec un maximum de 375 Juifs déportés vers le camp de Dannes-Camiers[198]. Au moins une partie de ces trains est escortée par des soldats allemands, comme l'atteste le témoignage indiquant qu'à Tournai, l'un des Juifs se présentant pour le travail obligatoire a été refusé par l'officier allemand qui accompagnait le transport[199].

(f) Un dernier transport de Juifs vers le nord de la France part de la gare de Liège-Guillemins le 3 août 1942 - la veille du premier transport de Malines vers Auschwitz-Birkenau[200]. Seuls 141 des 250 Juifs convoqués se présentent pour ce transport. Ils sont conduits du bureau du travail à la gare de Liège-Guillemins où ils prennent place dans un train de voyageurs avec des voitures de troisième classe (probablement utilisées pour tous les transports mentionnés ci-dessus)[201]. La presse clandestine se fait d'ailleurs l'écho de ce dernier départ. *La Libre Belgique* y consacre un article le 1er septembre 1942 : « quelles scènes atroces ! ».

(g) Depuis Anvers, les derniers transports vers le nord de la France partent les 5 et 14 août et le 12 septembre, transportant respectivement 316, 308 et 40 Juifs. Ces déportations ont lieu en même temps que les déportations vers Auschwitz-Birkenau. Tous les trains à destination du nord de la France vont vers des camps de

[193] Idem, 457.
[194] Idem, 458.
[195] Idem, 447.
[196] Sophie Vandepontseele, 'Le travail obligatoire des Juifs en Belgique et dans le Nord de la 'rance', dans Jean-Philippe Schreiber et Rudi Van Doorslaer (dir.), *Les Curateurs du ghetto,* 201-205, 229.
[197] Frank Seberechts, *Spoliatie en verplichte tewerkstelling*, 448.
[198] Idem, 455.
[199] Idem, 455.
[200] Thierry Rozenblum, *Une cité si ardente,* 96.
[201] Idem, 97; Interview Michal Wolf (Inv.191), Archief Stichting Auschwitz.

travail situés sur la côte française, principalement le camp de Dannes-Camiers. Seul le train du 18 juillet 1942 en provenance d'Anvers se rend aux Mazures.

Des 12 000 Juifs ayant reçu un « ordre de travail » 4 023 finissent par se présenter. Plus spécifiquement, entre le 27 et le 31 octobre 1942, 2 252 hommes sont emmenés dans le nord de la France et dans les Ardennes françaises, dans une dizaine de camps de travail. Parmi eux, 1 300 seront finalement déportés à Auschwitz-Birkenau par les deux transports du 31 octobre 1942. Ces deux transports passent non pas par Malines ou la caserne Dossin mais par la gare de Muizen, près de Malines[202]. Les Juifs qui doivent rallier ces transports doivent aller de la caserne Dossin à la gare de Muizen. La majorité des travailleurs forcés juifs restants - tels que les Juifs ayant la citoyenneté belge et ceux qui étaient mariés à des non-Juifs - sont soit déportés via Drancy au printemps 1944, soit libérés en France en août 1944[203].

4.4.3. Les déportations vers Auschwitz-Birkenau sont préparées dans le plus grand secret au printemps 1942. Lors d'une réunion tenue le 4 mars 1942 à Berlin, Kurt Asche, chef du Service des Affaires juives à la Sipo-SD à Bruxelles, apprend que les Juifs de Belgique doivent être déportés à Auschwitz-Birkenau. L'introduction de l'étoile jaune de David en Belgique en mai 1942 s'inscrit dans ce processus. Lors d'une réunion tenue le 11 juin 1942 à Berlin, Adolf Eichmann communique le premier quota aux responsables de la SS pour la Belgique, la France et les Pays-Bas. Dans un premier temps, 10 000 Juifs de Belgique doivent être déportés. Au cours de cette réunion, il est dit que la question du matériel de transport pour la Belgique n'est pas encore « résolue ». Il est prévu que dix trains seront nécessaires pour les 10 000 Juifs, à raison de trois par semaine à partir du 13 juillet 1942[204]. La coordination et le commandement de l'opération de déportation et d'extermination sont assurés par le RSHA, et par le Service des Affaires juives de la Sipo-SD à Bruxelles en ce qui concerne la Belgique. L'AJB sera également associée à la mise en œuvre pratique.

4.4.4. La caserne Dossin à Malines est choisie comme lieu de rassemblement. Outre sa situation centrale, ce site présente également l'avantage de disposer d'une voie ferrée de raccordement au Keerdok de Malines, qui était utilisé pour l'enlèvement des marchandises en vrac et qui offre un accès direct au réseau ferroviaire belge. Fin juillet 1942, les premiers Juifs sont convoqués à la caserne Dossin avec un *Arbeitseinsatzbefehl* signé par la Sipo-SD mais délivré par l'AJB[205]. Aucune explication n'est donnée quant au changement du point de rassemblement. La raison officielle reste la même : se présenter en vue d'un départ pour un camp de travail en

[202] Laurence Schram, *Dossin,* 230.
[203] Dorien Styven et Veerle Vanden Daelen, *The "Antwerp specificity" (…).*
[204] Hilberg Raul, *Sonderzüge nach Auschwitz*, Mainz, 1981.
[205] Thierry Rozenblum, *Une cité si ardente,* 95-96.

Allemagne. Les premiers Juifs se présentent à Dossin le 27 juillet 1942. Le premier transport vers Auschwitz-Birkenau part le 4 août 1942.

4.4.5. Les fiches des Juifs de Belgique compilées par la Sipo-SD comporteront à terme 58 186 noms. Parmi eux, 25 490 Juifs seront finalement déportés vers Auschwitz-Birkenau. Plus de 9 500 d'entre eux sont mis au travail tandis que les autres sont immédiatement assassinés[206]. Sur ces 9 500 personnes, seules 1 257 étaient encore en vie en 1945.

Tableau des transports de la mort

1	4 août 1942	999 personnes à bord (dont 832 se sont présentées sur convocation). Une personne s'échappe, mais est capturée et déportée.
2	11 août 1942	1 000 personnes, dont 839 se sont présentées sur convocation.
3	15 août 1942	1 000 personnes, dont 739 se sont présentées sur convocation.
4	18 août 1942	999 personnes, dont 124 se sont présentées sur convocation. Une personne s'échappe mais est capturée et déportée.
5	25 août 1942	996 personnes, dont 487 se sont présentées sur convocation.
6	29 août 1942	1 000 personnes, dont 823 se sont présentées sur convocation.
7	1er septembre 1942	1 000 personnes, dont 73 se sont présentées sur convocation.
8	8 septembre 1942	1 000 personnes, dont 107 se sont présentées sur convocation.
9	12 septembre 1942	1 000 personnes, personne ne s'est présenté sur convocation. À partir de ce moment, plus

[206] Laurence Schram, *Dossin. Wachtkamer van Auschwitz*, Bruxelles, 2018, 9.

		personne ne se présentera sur convocation : tout le monde est donc arrêté.
10	15 septembre 1942	1 047 personnes.
11	26 septembre 1942	1 742 personnes.
12	10 octobre 1942	1 000 personnes. 2 personnes s'échappent.
13	10 octobre 1942	681 personnes. 6 personnes s'échappent.
14	24 octobre 1942	998 personnes, dont 3 s'échappent.
15	24 octobre 1942	477 personnes. 3 personnes s'échappent ; l'une d'entre elles est capturée et déportée
16	31 octobre 1942	1 000 personnes, 183 s'échappent, 70 d'entre elles sont capturées et déportées.
17	31 octobre 1942	938 personnes. 64 personnes s'échappent, 31 d’entre elles sont capturées et déportées.
18	15 janvier 1943	945 personnes. 52 personnes s'échappent, 22 d'entre elles sont capturées et déportées.
19	15 janvier 1943	612 personnes. 15 personnes s'échappent, 5 d'entre elles sont capturées et déportées.
20	19 avril 1943	1 395 personnes. 236 s'échappent, 26 d'entre elles sont abattues et 90 sont capturées et déportées.
21	31 juillet 1943	1 553 personnes. 9 personnes s'échappent, 4 sont abattues et 2 sont capturées et déportées.
22A	20 septembre 1943	632 personnes. 8 personnes s'échappent, 3 d'entre elles sont capturées et déportées.

22B	20 septembre 1943	793 personnes. Une personne s'échappe.
23	15 janvier 1944	654 personnes. 5 personnes s'échappent, 4 d'entre elles sont capturées et déportées et la cinquième est tuée.
Z-Transport (transport des Tziganes)	15 janvier 1944	352 personnes (Roms) partent. Une personne meurt à bord.
24	4 avril 1944	624 personnes. 2 personnes s'échappent, mais sont capturées et déportées.
25	19 mai 1944	508 personnes.
26	31 juillet 1944	563 personnes.

(a) Pas moins de 17 transports ont lieu au cours des premiers mois : le premier transport part le 4 août 1942 et le dernier transport le 31 octobre 1942. Des rafles de grande envergure sont menées au cours de l'été 1942, dont quatre à Anvers et une à Bruxelles.

(b) On compte un total de 586 évasions (certaines personnes s'évadent plusieurs fois) ; 31 personnes évadées sont abattues et 233 sont déportées à nouveau (322 personnes ont donc réellement réussi à s'évader)[207].

(c) Le fait que tant de personnes réussissent à s'échapper des 16e et 17e transports - tous deux effectués le 31 octobre 1942 - est très probablement lié au fait qu'il s'agit en grande partie d'hommes juifs mis au travail dans le nord de la France. Ils sont d'abord déportés de Dannes-Camiers vers Malines avec des wagons de troisième classe. Des wagons sont ensuite ajoutés à la caserne Dossin. Des rumeurs circulent parmi les hommes du camp de Dannes-Camiers sur la destination finale, peut-être fatale, des transports en direction de l'est. De plus, ce sont des hommes dont les

[207] Laurence Schram, *Dossin,* 30-33.

familles ne sont pas dans le train avec eux. Ils ont donc à la fois le profil et la motivation nécessaires pour agir.

(d) Moins de 17 000 Juifs ont été déportés si on compte jusqu'au deuxième double convoi du 31 octobre 1942, qui comprend également les travailleurs juifs de l'*Organisation Todt* du nord de la France, alors que l'objectif affiché à l'époque était de 20 000. Après la dernière grande rafle à Liège, le 25 septembre 1942, on procède à des arrestations individuelles. Elles sont essentiellement menées par les forces de police allemandes avec l'aide de collaborateurs belges[208].

(e) Finalement, environ la moitié des Juifs enregistrés en 1940 réussissent à échapper à la déportation, ce qui signifie qu'après l'été 1942, environ 15 000 Juifs peuvent soit se cacher en Belgique, soit fuir le pays, soit même survivre dans la légalité. La nationalité a un impact majeur sur les taux de survie : environ 75 % des Juifs de nationalité belge ont survécu, contre seulement 50 % des Juifs d'autres nationalités. Les Juifs belges ont longtemps été exemptés de déportation et ne sont déportés qu'à partir du 20 septembre 1943.

4.4.6. Connue sous le nom de *SS-Sammellager*, la caserne Dossin est une sorte de « camp de rassemblement ». Lorsque l'administration du camp estime qu'il y a suffisamment de prisonniers, ils en informent la Sipo-SD à Bruxelles. Le rythme des transports suit ainsi le rythme des notifications et, plus tard, des arrestations. Le directeur du Service des Affaires juives de la Sipo-SD, Kurt Asche, en informe alors ses supérieurs du RSHA à Berlin, qui confirment la date de départ[209]. Après confirmation du RSHA, le Service des Affaires juives de Bruxelles commande le *Sonderzug* à l'EBD-Bruxelles[210]. L'administration du camp elle-même n'est prévenue que deux à quatre jours à l'avance : juste le temps d'organiser une répétition avec les prisonniers, pour que le processus d'embarquement se déroule efficacement[211]. Le dernier transport ferroviaire depuis Dossin part le 31 juillet 1944 avec 563 personnes à bord. Les personnes arrivées après cette date ne seront plus déportées. La direction du camp s'enfuit dans la nuit du 3 au 4 septembre 1944, abandonnant au moins 550 personnes dans la caserne.

4.4.7. Le voyage d'environ 1 200 kilomètres dure deux à trois jours. Les Juifs à bord de ces trains ne sont pas dans une situation de *Schutzhaft* (RSHA) ou de *Sicherheitshaft* (Autorités militaires). Les Juifs et les Roms de la caserne Dossin, qu'ils se soient présentés sur convocation ou qu'ils aient été arrêtés, ne font pas l'objet d'un

[208] Insa Meinen, *De Shoah in België*, Anvers, 2011, 242.
[209] Marc Michiels et Mark van den Wijngaert, *Het XXste transport naar Auschwitz. Ongelijke strijd op leven en dood*, Anvers, 2019, 117.
[210] Marion Schreiber et Jan Gielkens, *Stille rebellen: de overval op deportatietrein nr. 20 naar Auschwitz*, Amsterdam/Anvers, 2001, 87.
[211] Laurence Schram, *Dossin,* 43.

mandat d'arrêt. Il n'y a donc pas de procédure judiciaire assortie d'un verdict, comme c'est souvent (mais pas toujours) le cas pour les prisonniers politiques, ni de cadre juridique comme c'est le cas pour les travailleurs obligatoires.

(a) Les transports de Juifs, de Roms et de Roms Sinté sont indiqués par le code « Da ». Ce code est le code international également utilisé dans d'autres territoires occupés pour les transports de Juifs et parfois de Roms et de Sinté. Le code peut signifier « *Deutsche Aussiedler* » ou peut-être « *Dürchgangszug für Aussiedler* » (*Aussiedler* signifiant émigrants)[212]. Le terme générique *Aussiedler* illustre bien le secret que les Allemands souhaitent créer. Le rapport spécial d'accident dans ce dossier parle de « Transport de Juifs Malines Nekkerspoel - Allemagne via Visé »[213].

(b) Les trains sont gardés par 15 à 20 agents de la *Schutzpolizei* (police de sécurité) allemande[214]. Cette police locale allemande arrive à la caserne Dossin quelques jours avant le départ d'un transport. À la suite de l'arrêt du 20e convoi, la surveillance est renforcée à partir du 21e transport (celui du 31 juillet 1942). Deux employés de la section juive de la Sipo-SD de Bruxelles (Siegburg et Nolle) accompagnent désormais les transports jusqu'à Aix-la-Chapelle[215]. Certains collaborateurs flamands accompagneront également les transports jusqu'à Aix-la-Chapelle[216].

(c) Des voitures de voyageurs de troisième classe sont utilisées pour les 19 premiers convois. Il s'agit de wagons avec un minimum de confort : ils disposent de sièges, de fenêtres et d'un marchepied. La transition vers les wagons de marchandises se fait à cause du nombre relativement élevé d'évasions (327)[217].

(d) Les premiers transports ne partent pas encore de la voie ferrée qui longe la caserne Dossin mais bien de la gare de Malines ou de Muizen (à proximité de Malines). Les internés juifs sont donc conduits à la gare de Malines en camion et parfois à pied[218]. Le départ de Muizen peut être lié au fait que les 16e et 17e convois

---

[212] En donc pas *'Deutsche Arbeitseinsatz'* comme il avait été suggéré dans : Nico Wouters, « *Le transport des Juifs ».* Voir : Andreas Engwert et Susanne Kill (éds.), *Sonderzüge,* 48-49 et les informations fournies à l'auteur par Paul Van Heesvelde, 15 octobre 2023.
[213] Note Groepsdirectie Ongevallen à Rulot, 23 avril 1943, Dossier n° 308 (A1052/43), 27 avril 1943, *Dossiers 727-2729 Sabotages 1943,* Arch. NMBS/SNCB.
[214] Marion Schreiber et Jan Gielkens, *Stille rebellen,* 177; Déclaration d'Otto Siegburg au substitut de l'auditeur militaire, 15 août 1948 (document n° 98), *Dossier judiciaire Otto Siegburg dossier II/A,* Archives de la justice militaire, Archives de l'État.
[215] PV interrogatoire Hans Berlin, 13 février 1948 (doc. N° 23), *Dossier judiciaire d'Otto Siegburg dossier II/A,* Archives de la justice militaire, Archives de l'État.
[216] Marie-Anne Weisers, *La justice belge, les bourreaux allemands et la Shoah,* Bruxelles, 2020, 178-181.
[217] Laurence Schram, *Dossin,* 43.
[218] Idem, 44.

déportent des Juifs mis au travail dans le nord de la France, et que ces trains passent par Muizen et non par la caserne Dossin[219]. Muizen est également la gare de triage la plus proche de Malines. Ce n'est qu'après plusieurs mois apparemment qu'on se rend compte que le transport de plusieurs centaines de personnes vers une gare voisine n'est pas efficace, après quoi la Sipo-SD ordonne explicitement à la SNCB de garer les convois directement à la caserne Dossin.

4.4.8. L'itinéraire le plus utilisé sur le territoire belge va de Malines à Boortmeerbeek, Wespelaar, Wijgmaal, Louvain, Boutersem, Tirlemont, Landen, Waremme, Anse, Liège-Guillemins, Verviers, Welkenraedt, Astenet et jusqu'à Aix-la-Chapelle[220]. L'itinéraire n'a pas pu été reconstitué avec certitude pour chaque transport et nous savons que le trajet est parfois modifié[221].

(a) Le premier transport passe probablement par Visé et donc par Saint-Trond et Tongres, au nord de Liège[222].

(b) Plusieurs transports ultérieurs passent par Liège-Guillemins avant de se rendre à Welkenraedt et Astenet. Les 14e et 15e transports suivent le trajet au nord de Liège via Louvain, Saint-Trond, Tongres, Visé et Rémersdael jusqu'à Aix-la-Chapelle[223].

(c) Le célèbre 20e transport emprunte le même itinéraire : via Muizen, Boortmeerbeek, Louvain, Boutersem, Tirlemont, Drieslinter, Saint-Trond, Kuttekoven, Looz, Tongres, Visé et Rémersdael jusqu'à Aix-la-Chapelle.

(d) Le 22e transport juif prend un itinéraire de déviation vers le nord, probablement pour des raisons de sécurité après l'incident avec le 20e transport. Après Boortmeerbeek, le 22e transport se rend à Haacht et Rotselaar, puis à Hasselt et Bilzen pour continuer vers l'Allemagne via Maastricht aux Pays-Bas[224]. Ces trains partent désormais tôt le matin et circulent pendant la journée.

(e) Certains des derniers convois empruntent également un itinéraire néerlandais. C'est du moins le cas du 26e convoi, qui traverse les Pays-Bas jusqu'à Vught et rejoint ainsi le camp de Westerbork au nord, avant de poursuivre sa route vers Auschwitz via Brême, Magdebourg, Leipzig et Görlitz[225]. Dans le camp de Westerbork aux Pays-Bas, 691 Juifs et 245 Roms s'ajoutent à ce transport.

---

[219] Idem, 230.
[220] À partir d'Aix-la-Chapelle, il poursuit via Eschweiler, Düren, Ehrenfeld, Cologne, Wuppertal, Hagen, Soest, Lippstadt, Paderborn, Cassel, Eisenach, Erford, Leipzig, Dresde, Görlitz, Bunzlau, Legnica, Wroclaw, Opole, Katowice pour arriver à Auschwitz. Laurence Schram, *Dossin,* 45.
[221] Idem, 45.
[222] Idem, 45.
[223] Idem, 46.
[224] Idem, 48.
[225] Idem, 49.

4.4.9. Jusqu'à 400 Roms vivaient en Belgique pendant l'entre-deux-guerres[226]. La plupart des Roms sont transportés à la caserne Dossin entre novembre 1943 et janvier 1944 et sont déportés via le « transport Z » du 15 janvier 1944. Les wagons séparés transportant 352 Roms sont raccrochés au 23e transport de Juifs pour former un seul convoi. On estime qu'ils représentent 70 % de l'ensemble de la « population tzigane » de Belgique et du nord de la France. Il s'agit du plus grand transport individuel de Tziganes en Europe pendant la Seconde Guerre mondiale[227].

4.4.10. Les autres transports Z : les 218 Juifs originaires de pays amis de l'Allemagne sont également déportés dans des trains spéciaux portant la lettre de code « Z ». Il s'agit de Juifs hongrois, turcs et espagnols, protégés de l'extermination directe par le statut d'ami de leur pays avec le Troisième Reich[228]. Le transport est assuré par des voitures de troisième classe[229]. L'un de ces « transports Z » part le 13 décembre 1943, transportant 132 Juifs. Les 64 femmes et enfants sont acheminés à Ravensbrück, et les 68 hommes à Buchenwald. Le train ne part pas de Malines mais bien de la gare du Nord à Bruxelles[230]. Ce transport est également effectué avec des wagons de troisième classe[231]. Parmi ces Juifs, 75 survivront. Le 19 avril 1944, 14 Juifs hongrois sont déportés dans un « transport Z » vers Bergen-Belsen. Après un séjour de trois à quatre semaines, ils sont à nouveau déportés à Auschwitz-Birkenau, où quatre d'entre eux survivront. Les 72 Juifs restants sont déportés le 23 février 1944 (29 personnes) et le 20 juin 1944 (43 personnes) vers le camp français de Vittel[232]. Ce transport est marqué de la lettre « E », qui désigne les prisonniers politiques devant être échangés avec des prisonniers de guerre allemands dans le cadre de relations diplomatiques[233].

Comme pour les prisonniers politiques, les itinéraires et le matériel roulant varient, mais après l'utilisation de voitures de troisième classe, on va vers l'utilisation de wagons de marchandises plus sécurisés.

4.4.11. Les leçons à tirer du 20e transport : l'acte de sabotage contre le 20e transport de Juifs est aujourd'hui un événement emblématique dans notre mémoire collective. Il s'agit en effet d'un événement unique dont l'importance symbolique n'est pas

---

[226] Lydia Chagoll et José Gotovitch, 'Zigeuners': Sinti en Roma onder het hakenkruis, Anvers, 2008; Frank Seberechts, *'Uit welke reden is het dat wij verjacht worden?' De vervolging van de zigeners in België in de eerste helft van de twintigste eeuw,* Bruxelles, rapport du CegeSoma, 2008.
[227] Laurence Schram, *Dossin,* 279-282.
[228] Idem*,* 26.
[229] Interview Nina Ariel (Inv. 24), Archives Fondation Auschwitz.
[230] Laurence Schram, *Dossin,* 28.
[231] Marie-Anne Weisers, *La justice belge,* 180.
[232] Laurence Schram, *Dossin,* 26.
[233] Idem*,* 30.

négligeable[234]. L'action unique de trois jeunes résistants (Youra Livchitz, Jean Franklemon et Robert Maistriau) a également eu pour effet que davantage de sources concernant ce transport ont été conservées[235]. Cela a permis d'identifier le personnel de bord belge : le conducteur August Buvens, le chauffeur Dessent et le gardien-chef Emiel Cammaerts de Muizen pour la première partie du trajet[236] et le conducteur Albert Dumon pour le trajet de Tirlemont à Tongres[237]. Nous pouvons faire trois observations supplémentaires dans le cadre des questions relatives à la mise en œuvre des déportations.

(a) Cette action montre les difficultés qu'il y a à saboter et arrêter un train de déportation. Les Partisans armés[238] et le Groupe G[239], organisations de résistance spécialisées dans le sabotage et les attaques armées, rejettent l'action comme étant trop dangereuse. Le Mouvement National Belge s'est également exprimé dans ce sens[240]. Si les trois résistants survivent, c'est probablement uniquement parce que les Allemands supposent qu'ils ont en face d'eux un commando de partisans plus important. Les trois résistants parviennent à libérer 17 personnes (mais 219 personnes sautent ensuite elles-mêmes du train en marche). Chaque personne sauvée est évidemment un succès, mais ce nombre relativement faible montre à quel point il est difficile d'ouvrir les wagons sous le tir croisé des Allemands pour permettre à un grand nombre de personnes de s'échapper.

b) La deuxième observation concerne le personnel belge. En 1976, le conducteur Dumon est interrogé sur son rôle dans le transport[241]. Il est alors encore traité comme s'il avait aidé la résistance. Il est notamment insisté sur le fait qu'en tant que conducteur, il aurait roulé moins vite pour permettre aux gens de s'échapper. Des questions plus pertinentes ne sont alors pas posées, telles que : pourquoi a-t-il été choisi pour un travail pour lequel les Allemands avaient besoin de personnel « absolument fiable », a-t-il effectué d'autres missions de ce type, ne pouvait-il pas

---

[234] Daniel Weyssow, Jo Struyven, Roland Baumann, *Paysages d'évasion du XXe convoi,* Bruxelles, 2023.
[235] Note Groepsdirectie Ongevallen à Rulot, 23 avril 1943, fichier n° 308 (A1052/43), 27 avril 1943, *Dossiers 727-2729 Sabotages 1943,* Arch. NMBS/SNCB.
[236] Idem.
[237] Rapport d'une enquête faite le 17/03/1976 par HDB chez Albert Dumon concernant le XXe convoi des Israélites déportés de Malines (AOS-AVG-R.497/Tr.263412).
[238] Maxime Steinberg et Laurence Schram, *Transport XX Malines-Auschwitz*, Bruxelles, 2008, 13-16; Marion Schreiber et Jan Gielkens, *Stille rebellen,* 188; *Offipresse, n° 15, 10 août 1945*, Service Archives des Victimes de la Guerre, Archives de l'État.
[239] Maxime Steinberg et Laurence Schram, *Transport XX,* 13-16; Marion Schreiber et Jan Gielkens, *Stille rebellen,* 191.
[240] *Rapport d'une enquête faite le 19/09/1972 par HDB auprès de Monsieur Vandepoel au local du M.N.B. à Saint-Gilles. Actions en vue de provoquer l'évasion des Juifs appartenant au XXe convoi*, Service Archives des Victimes de la Guerre/Archives de l'État.
[241] *Rapport d'une enquête faite le 17/03/1976 par HDB chez Albert Dumon concernant le XXe convoi des Israélites déportés de Malines (AOS-AVG-R.497/Tr.263412),* Service Archives des Victimes de la Guerre/Archives de l'État.

refuser ces missions, existait-il un groupe de conducteurs « fiables » pour ce type de travail ? Ce sont des questions qui nous paraissent évidentes aujourd'hui pour un conducteur de transport juif. Cela illustre surtout le fait que même en 1976, on n'était pas encore conscient de la nécessité de reconnaître l'éventuelle responsabilité du personnel belge[242].

c) Le 20e transport de Juifs du 19 avril 1943 n'a très probablement pas été arrêté par les trois résistants entre Boortmeerbeek et Haacht, à l'endroit où l'on pense depuis des décennies qu'il a été arrêté et où se trouve aujourd'hui un monument commémoratif. Dans le cadre de la présente étude, nous avons trouvé le rapport spécial d'accident qui a été établi après les faits[243]. Ce rapport situe l'arrêt forcé entre le poste de block de Wespelaar-Tildonk et Hambos, quelques kilomètres après Boortmeerbeek. Les nombreuses déclarations d'après-guerre des résistants impliqués et des victimes libérées ne permettent jamais de définir clairement l'endroit exact de l'arrêt. Si certaines incohérences dans les documents officiels peuvent certainement jeter le doute, il est très probable que l'endroit exact de l'arrêt ne corresponde pas à l'endroit où a été érigé le mémorial.

4.4.12. Protestations : Les transports eux-mêmes ne sont pratiquement pas dénoncés par les autorités belges. Seule exception, le secrétaire général du ministère de la Justice belge Gaston Schuind proteste les 14 et 16 avril 1943 auprès de la *Militärverwaltung* contre le 20e transport planifié au départ de la caserne Dossin[244]. Il s'insurge contre le fait que des enfants en bas âge et des personnes âgées vont être déportés : « Des raisons humanitaires d'ordre supérieur m'obligent à attirer votre attention sur les problèmes que présente le transport de ces personnes (...). Selon toute vraisemblance, ces personnes âgées ne peuvent pas être utilisées comme main-d'œuvre en Allemagne. Dans ces conditions, il n'y a pas de raison évidente de les envoyer à l'Est. »[245] Si au moins un secrétaire général est donc conscient de la nature problématique de ces déportations, cela ne donne lieu à aucune intervention de la part du secrétaire général Claeys au sein même de la SNCB.

4.4.13. Nettoyage des wagons : On peut trouver une référence indirecte aux transports dans la convention conclue entre la SNCB et le ministère de l'Intérieur (administration de la Santé publique) pour décontaminer les trains en provenance de l'Est[246] Durant l'été 1944, ces wagons doivent être décontaminés dans les gares de Bressoux (Liège), de Schijnpoort et de Dokken (Anvers). La décontamination est

[242] Pour une évolution de cette prise de conscience: Lieven Saerens, 'Van vergeten naar gegeerd. Dossin en de Joodse herinnering', dans *BTNG* XLII, 2012, 2-3, 138-169.
[243] Dossier n° 308 (A1052/43), 27 avril 1943, *Dossiers 727-2729 Sabotages 1943,* Arch. NMBS/SNCB.
[244] Marion Schreiber et Jan Gielkens, *Stille rebellen* 218-219.
[245] Cité dans: Marion Schreiber et Jan Gielkens, *Stille rebellen,* 219.
[246] Le 15 septembre 1942, le sujet avait déjà fait l'objet d'un avis général envoyé au peronnel. Avis E38, 15 septembre 1942, p. 52-53, Livre d'ordres 1940-1944, Dossier n° 46 'législation, généralités', *Archives de la SNCB – Service du Personnel. Dossiers concernant la Deuxième Guerre Mondiale*, Archives de l'État.

effectuée par le personnel médical du ministère, le nettoyage ultérieur par le personnel de la SNCB. Il est question du « (...) lavage des wagons, enlèvement de la paille, etc. »[247]. Il s'agit peut-être, même si on ne peut pas le prouver, d'une trace bureaucratique des transports de Juifs ou de prisonniers politiques. Il s'agit de wagons qui reviennent de l'« Est », on parle de paille et il y a un risque lié à l'hygiène. Les wagons ont donc servi à transporter une cargaison vivante vers l'Est, plus que probablement des personnes[248].

4.4.14. Locomotives belges à Auschwitz : Six carnets techniques concernant les locomotives ont été conservés par un chef de secteur technique qui les a transmis à la famille d'un collègue après la guerre. Il s'agit des carnets techniques des *Abgabelokomotive* et *Leihlokomotive* transférés par la SNCB à la *Reichsbahn*. Il s'agit de six locomotives de type 81 (G8), construites pour les charges lourdes[249]. Une première locomotive intéressante porte le numéro 8564 et provient de l'atelier de Jemelle et du dépôt de Ronet (près de Namur). Cette locomotive est transférée à la *Reichsbahn* le 16 juin 1942. Elle est enregistrée au service technique de l'atelier de Gleiwitz plus d'un an plus tard, le 19 août 1943. Certains des camps extérieurs d'Auschwitz-Birkenau sont situés à cet endroit. Les prisonniers sont notamment affectés à la réparation des trains pour le compte du *Reichsbahnausbesserungswerk* (atelier de réparation des chemins du fer du Reich - RAW) à Gleiwitz I. Le formulaire d'inscription indique : « *An Bahnbetriebswerk : Auschwitz* »[250]. Des travaux d'entretien sont effectués sur cette locomotive à Katowice en Pologne, ville située à une quarantaine de kilomètres d'Auschwitz, au cours du second semestre 1942 et au printemps 1943. Un carnet technique similaire a été conservé concernant la locomotive numéro 8254. Il s'agit d'une *Leihlokomotive* de Liège, originaire du dépôt de Renory[251]. Le train arrive à Renory le 3 mai 1942 et est vraisemblablement transféré à la *Reichsbahn* allemande peu de temps après. Ce train est réparé entre le 5 et le 6 août 1943 à Bialystok, une grande ville du nord-est de la Pologne avec une forte présence juive. Ces carnets concernant les locomotives ne contiennent malheureusement que des informations purement techniques. Au moins une des locomotives peut cependant être localisée à Gleiwitz près d'Auschwitz en 1943, ce qui

[247] 'lavage des wagens, enlèvement de la paille, etc…..' Dispositions exécutoires administration de la Sante publique, 6 juillet 1943, *Dossier 765. Beleidsdocumenten NMBS tijdens de Tweede Wereldoorlog,* Arch. NMBS/SNCB.
[248] *'(…) en vue d'assurer, dans les meilleures conditions, la désinfectisation des voitures et wagons venant de l'est ».* Lettre du directeur Nachtergaele à la HVD-Bruxelles, 23 juillet 1944, *E-2.02, Beleidsdocumenten NMBS WOII*, Arch. NMBS/SNCB.
[249] Informations provenant d'une collection privée, fournies par une source anonyme à l'auteur le 8 septembre 2022.
[250] Carnet technique n° 8564 Atelier de Jemelle. N° 305 Ronet Remise, 29 mars 1944. Collection privée, fournie par une source anonyme à l'auteur, 8 septembre 2022.
[251] Carnet technique n° HL 8254 Type 81. Collection privée, fournie par une source anonyme à l'auteur le 8 septembre 2022.

confirme qu'il y a de fortes chances que ces locomotives belges aient été utilisées dans des transports de déportation.

4.2.+4.3.+4.4. Conclusion : En raison de la destruction des sources d'archives concernant les déportations au niveau opérationnel, nous ne disposons que de sources indirectes et fragmentaires qui ne donnent qu'un aperçu anecdotique. Nous sommes relativement bien informés en ce qui concerne les transports de Juifs. En revanche, nous ne disposons pratiquement pas de chiffres, de données et d'aperçus concernant les transports de travailleurs forcés belges. Pour la SNCB, l'organisation des trains de déportation s'inscrit pleinement dans le cadre des « prestations militaires » à livrer aux Allemands (conclusion 4.1).
De l'utilisation de wagons de troisième classe (pour les Juifs et, en partie, pour les prisonniers politiques) et de fourgons cellulaires (pour les prisonniers politiques), on passe à des wagons de marchandises, évolution logique compte tenu des préoccupations en matière de sécurité. Certains changements dans la mise en œuvre concrète - les itinéraires empruntés, le matériel utilisé - dépendent de la disponibilité du matériel roulant et des lignes sur lesquelles les conducteurs et le matériel disponibles peuvent circuler. Les déportations de Juifs, de Roms et de travailleurs forcés sont spécifiquement organisées par le *Mitteleuropäische Reisebüro* (MER). Il en va très probablement de même pour les transports de prisonniers politiques.

4.5. Règlement financier

4.5.1. Les archives de la direction des finances n'ont pas été conservées. Les délais de conservation des documents financiers étaient limités pendant et après la Seconde Guerre mondiale[252]. Les bordereaux de remboursement étaient conservés pendant deux ans, les factures ou autres documents portant un timbre fiscal l'étaient pendant trois ans et les livres de caisse probablement pendant dix ans. Dans les années 80, les factures de la SNCB étaient conservées pendant 30 ans. Les documents financiers ont probablement été détruits au fil des décennies pour des raisons pratiques, par exemple lorsque les services déménageaient. Seuls les comptes mensuels de la direction de la Voie pour les années 1941-1944 ont été conservés dans les archives du service de documentation de la SNCB[253]. Les documents du conseil d'administration, de l'assemblée générale et les rapports annuels ne révèlent pas non plus de chiffres sur les transactions financières avec les Allemands.

4.5.2. Frais pour le transport allemand engagés par la SNCB :

(a) Sur la base de l'ordonnance du 14 août 1940, la WVD déclare qu'elle doit gérer le réseau belge dans l'intérêt du pays occupé et que cela implique certains frais.

[252] Courriels de Lawrence Van Haecke (Service d'archives et de documentation de la SNCB) à l'auteur, 4 et 5 octobre 2023.
[253] *Situation mensuelle de comptes 1941-1944 (L.C. 12)*, Arch. NMBS/SNCB.

La WVD invoque en la matière l'article 49 de la Convention de La Haye[254]. La SNCB versera 206,4 millions de francs belges à la WVD (principalement pour les frais de personnel allemand) entre août 1940 et avril 1941. L'État considère qu'il s'agit de frais d'occupation et les prend en charge[255]. Il est possible que la WVD ait abandonné ce système en avril 1941, car, après cette date, les « frais d'exploitation » de la WVD sont réglés de manière centralisée à partir du *Militärverwaltung* de Bruxelles, par le biais des frais d'occupation payés par la Belgique[256].

(b) On retrouve également les réquisitions classiques au titre de l'article 52 de la Convention de La Haye. Il s'agit des biens de la SNCB tels que les bâtiments, mais aussi le pétrole et le charbon, les outils et même le petit matériel de bureau. En principe, un reçu de réquisition ou « reçu de consommation » doit être remis systématiquement au ministère des Finances à cet effet. Il arrive cependant souvent que ce reçu de réquisition ne soit pas établi et que le paiement ne se fasse pas. En avril 1941, il est décidé d'inscrire ces réquisitions sur le compte spécial d'occupation de la SNCB, afin que l'État belge puisse les rembourser ultérieurement[257].

(c) Le programme de réparation de tous les dommages causés à l'infrastructure, y compris les bâtiments, représente une deuxième catégorie de dépenses considérable qui ne fait pas vraiment l'objet de discussions : ces dépenses seront enregistrées sous le poste ordinaire de « dommages de guerre » et seront imputées en tant que telles à l'État belge.

(d) La SNCB prend également en charge le coût du matériel roulant confisqué par l'Allemagne (*Abgabeloke*). Ces frais sont comptabilisés dans le poste « *Wehrmacht Belgien* ». Les « indemnités » prévues à l'article 53 de la Convention (saisie des moyens de transport) ne couvrent pas les frais de réparation[258]. Par conséquent, la WVD (qui deviendra la HVD après juin 1942) refuse de prendre en charge ces coûts. La SNCB comptabilise alors les frais de réparation sous le poste « Dépenses d'exploitation-matériel de traction », avec la mention « outillage des locomotives prêtées au Reich »[259].

---

[254] *R 5-ANH. I/102 Allgemeines 1939-1940, 1944, 1954-1955. Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen 1940 bis 1944 (1940 – 1954),* Bundesarchiv Berlin.
[255] Lettre du secrétaire général Plisnier du 5 juillet 1941 à Rulot, *Dossier P – Documents Divers. Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 2,* Arch. NMBS/SNCB
[256] *R 5-ANH. I/102 Allgemeines 1939-1940, 1944, 1954-1955. Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen 1940 bis 1944 (1940 – 1954),* Bundesarchiv Berlin.
[257] PV de réunion Comité permanent, 18 avril 1941, *B.C. Notulen Doos 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB.
[258] Lettre de Rulot au ministre des Finances, 3 juillet 1941, *Annexe au rapport en cause Rulot. AD Chapitre 3. Réparations et cession (….). Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[259] Note pour les Services du Matériel, décembre 1940 (doc. 5*bis*), *Annexe au rapport en cause Rulot. AD Chapitre 3. Réparations et cession (….). Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB; WVD, 15 décembre 1940 à la SNCB, *Annexe au rapport en cause Rulot.*

(e) Le coût le plus important est celui du transport sur le réseau belge pour le compte de l'occupant allemand. Selon l'ordonnance d'août 1940, la SNCB doit supporter ces coûts. Il s'agit probablement d'un montant « tout compris » : le prix pour l'utilisation du matériel, de toutes les infrastructures et les frais de personnel[260]. Le comité permanent en prend acte le 23 août 1940. Comme pour les frais de réparation pour le matériel que la SNCB doit céder, la SNCB estime qu'il s'agit en réalité de « frais d'occupation » à la charge de l'État belge. Ce coût est donc également enregistré dans un « compte spécial » de la SNCB[261]. Le rapport annuel de 1940 indique à propos de ce transport sur ordre allemand : « (…) le règlement devra être réalisé plus tard »[262]. Les frais d'occupation inscrits au compte spécial de la SNCB s'élèvent déjà à 2 489 millions de francs belges à la fin de 1942. La partie de ce que la SNCB appelle les « transports militaires » (vraisemblablement tous les transports commandés par les Allemands) représente 2 004 millions de francs belges (cela représente 200 millions de francs belges en 1940)[263]. Les 485 millions restants comprennent donc des réparations imposées sur du matériel confisqué, des services et des achats divers[264].

(f) En 1941-1942, la SNCB négocie un remboursement avec les secrétaires généraux et la WVD. Les secrétaires généraux refusent cependant d'engager l'État belge à rembourser ces frais. D'une part, ils ne veulent pas surcharger l'État[265], d'autre part, ils semblent penser que la SNCB aura plus de chances de réclamer après la guerre des réparations à la *Deutsche Reichsbahn* que l'État belge à l'État allemand. L'expérience de la Première Guerre mondiale joue peut-être un rôle à cet égard. Pour sa part, la WVD (qui deviendra la HVD à partir de juin) est prête en mars et juin 1942 à payer une sorte de redevance ou de « loyer » pour le matériel roulant confisqué[266]. Le secrétaire général Claeys s'y oppose parce que la SNCB pourrait ainsi se rendre

---

AD Chapitre 3. Réparations et cession (….). Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1, Arch. NMBS/SNCB; Inspecteur Larosse au directeur Verkoyen, 3 décembre 1942, *Documents remis par M. Rulot le 10 mars 1945 (F3/8), Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.

[260] Van Audenhove mentionne 'le libre usage des chemins de fer, de la poste, du télégraphe et du téléphone'. Marcel Van Audenhove, *Geschiedenis van de gemeentefinanciën. 4. De Tweede wereldoorlog,* Bruxelles, 1984, (20).

[261] PV réunion du Comité permanent, 23 août 1940, B.C. Notulen Doos 2 1937-1941, Arch. NMBS/SNCB; Note Rulot concernant la reprise en 1940 (p. 24), *Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1, Dossiers Rulot – Annexes au Rapport I*, Arch. NMBS/SNCB.

[262] '(…) le règlement devra être réalisé plus tard'. Rapport présenté par le conseil d'administration, 23 mai 1941*, Jaarverslagen*, Arch. NMBS/SNCB.

[263] Idem.

[264] Rapport présenté par le conseil d'administration, 28 mai 1943*, Jaarverslagen*, Arch. NMBS/SNCB.

[265] Herman Van der Wee et Monique Verbreyt, *A small nation,* 143.

[266] PV réunion du Comité permanent, 19 novembre 1943, *B.C. Notulen Doos 2 1937-1941,* Arch. NMBS/SNCB; Herman Van der Wee et Monique Verbreyt, *A small nation,* 121.

coupable de collaboration économique[267]. Le secrétaire général Oscar Plisnier s'y oppose également car il se rend peut-être compte que ce type de paiement sera répercuté sur la Banque d'émission et donc sur la Banque Nationale de Belgique. Le déficit commercial allemand se chiffre entre temps en milliards de francs belges. À la fin de l'Occupation, la SNCB est par exemple confrontée à un déficit important et à une dette impayée pour les frais d'occupation et les dommages de guerre (voir le point 4.5.4.).

Total des dommages de guerre et des frais d'occupation dans la comptabilité ordinaire de 1945[268]

Nature	**Montant**
Transports	3 081 millions de francs belges
Réquisitions	654 millions de francs belges
Évacuation et rapatriement du personnel	272 millions de francs belges
Entretien et réparation du matériel roulant réquisitionné (confisqué)	294 millions de francs belges
Taxe allemande spéciale sur le charbon et les produits de combustion	79 millions de francs belges
Destruction par sabotage et guerre	43 millions de francs belges
Divers	32 millions de francs belges

Un accord est conclu avec le ministère des Finances après la guerre pour obtenir, sur la base d'estimations et d'extrapolations aussi fiables que possible, un remboursement des frais relevant du poste « dommages de guerre et frais d'occupation »[269]. Il n'a pas été examiné plus en détail quelle partie des dommages de guerre et des frais d'occupation ont pu être progressivement éliminés après la guerre dans le déficit global par le biais d'interventions d'État et de paiements de réparation.

4.5.3. Paiements pour le trafic international et les *Sonderzüge*

(a) En partie pour maintenir une apparence de normalité, un prix fixe est établi pour les *Sonderzüge* avant la guerre par la *Deutsche Reichsbahn*. La compagnie ferroviaire allemande se base pour cela sur le coût d'un trajet en troisième classe, à savoir quatre *pfennigs* par personne et au kilomètre parcouru[270]. Ce tarif est réduit de moitié pour les groupes à partir de 400 personnes. C'est également le prix demandé par le ministère allemand pour les Polonais et Juifs déportés vers l'Est. Ce

[267] Lettre de Henning au secrétaire général Claeys, 20 juin 1942, *Annexe au rapport en cause Rulot. AD Chapitre 3. Réparations et cession (….). Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[268] Rapport sur les Opérations de l'Exercice 1944*, Jaarverslagen*, Arch. NMBS/SNCB.
[269] *Dossier 646 Boîte B3530, Dommages de Guerre,* Arch. NMBS/SNCB.
[270] Andreas Engwert et Susanne Kill (éds.), *Sonderzüge,* 47.

prix devient, par commodité, le tarif universel des *Sonderzüge*. À la mi-juillet 1942, le ministère allemand des Transports annonce que les *« Juden-Sonderzüge »* en provenance de Belgique, des Pays-Bas et de France seront facturés selon ce tarif. Il en va probablement de même pour les prisonniers politiques ou les travailleurs arrêtés[271].

(b) Lors de mes recherches dans le cadre du livre *La Belgique docile* publié en 2007, j'ai supposé que les trains de déportation faisaient partie du poste de dépenses global des « prestations militaires » et des transports effectués sur ordre des Allemands[272]. Les trains de déportation étaient ainsi noyés dans les coûts globaux supportés par la SNCB pour les « prestations militaires ». Les recherches menées aujourd'hui nous permettent cependant de réfuter cette hypothèse. Dans le cadre de la présente étude, de nouvelles données ont été trouvées sur les transactions financières entre l'Allemagne et la SNCB. Ces informations ont été conservées grâce à l'arrêté-loi d'après-guerre du 27 juillet 1945. Cette loi oblige toutes les personnes physiques et morales qui ont reçu des paiements de l'Allemagne pendant l'Occupation à les déclarer aux autorités fiscales[273]. La liste est transmise à la Banque d'émission par le directeur financier de la SNCB, M. Delory, le 12 octobre 1945 (voir les annexes 1 et 2)[274]. Nous pouvons supposer que ces listes sont correctes et complètes, étant donné leur caractère obligatoire. Ces listes sont ensuite jointes en tant que documentation à une enquête judiciaire d'après-guerre sur la SNCB. Il s'agit d'une enquête un peu étrange. Aucun devoir d'enquête n'est effectué et l'auditorat militaire de Bruxelles clôture l'enquête par un non-lieu le 3 juin 1947. Le dossier judiciaire n'est en fait qu'un ensemble chaotique de documents administratifs financiers d'importance secondaire. Ce dossier judiciaire ne contient pas non plus de références à l'enquête judiciaire sur Rulot/Bomans/Schotte, et vice versa. C'est pourquoi cette étude de l'auditorat militaire de Bruxelles est restée dans l'ombre pendant quatre-vingts ans. Mais les listes des transactions financières allemandes se trouvent quelque part dans les documents rassemblés dans le cadre de ce dossier judiciaire. Il ressort des données établies en 1945 que la SNCB a bien reçu des paiements pour les transports internationaux effectués pour le compte de l'occupant allemand, parmi lesquels figurent très certainement la majorité des trains de déportation (voir les annexes). On peut supposer que ces paiements sont inclus dans les recettes globales que la SNCB mentionne dans ses rapports annuels, mais ils n'y sont pas mentionnés séparément.

---

[271] Andreas Engwert et Susanne Kill (éds.), *Sonderzüge,* 49.
[272] Nico Wouters, « *Le transport des Juifs ».*
[273] 'Arrêté-loi relatif à la déclaration de paiements faits, sous l'occupation, par ou pour compte des autorités, organismes, entreprises et ressortissants soit allemands, soit établis dans un pays occupé par l'Allemagne', dans *Moniteur belge*, 27 juillet 1945, 4807-9.
[274] Lettre de Delory (directeur Finances) du 12 octobre 1945 à la Banque d'émission, *1945 – Bru/Bxl AM SS ZG KA Firmes n° 36837 (Chemins de fer belges),* Archives de la justice militaire, Archives de l'État.

(a) Ces paiements sont très probablement réglés par l'intermédiaire de la Banque d'émission belge. Nous n'avons pas de certitude absolue car les archives de la Banque d'émission ne contiennent aucune trace de la SNCB ni des payeurs allemands. Les archives du service du Séquestre, qui contiennent les archives confisquées des services et entreprises allemands, ne contiennent pas non plus de dossier sur le MER-Bruxelles.

(b) De toutes les agences de voyage internationales qui ont effectué des paiements à la SNCB, nous n'avons trouvé qu'un petit dossier « Mitropa » dans les archives de la Banque d'émission. Mitropa est la *Mitteleuropäische Schlaf- und Speisewagen Aktiengesellschaft*. Il pourrait s'agir des paiements figurant dans les tableaux transmis par la SNCB sous le poste Mitropa-Amsterdam. Le dossier contenu dans les archives de la Banque d'émission signale des paiements d'une valeur totale de 2 688 841,94 francs belges (dont 299 302,37 francs belges par le biais du clearing (*Allgemeine Warenverkehrsgesellschaft*) et 2 389 539,57 francs belges par le biais des certificats des *Dienststellen* allemands, qui sont des *Feldposten* au sein de la Wehrmacht dont le paiement ne commence que le 9 mars 1942)[275]. Il s'agit très probablement de missions ou de congés de cadres allemands.

(c) Toutefois, si nous n'avons pas l'entière certitude que les paiements allemands à la SNCB ont été réglés par l'intermédiaire de la Banque d'émission belge, on peut s'attendre à ce que ce soit le cas pour une grande partie des paiements. Lors de la réunion du comité permanent du 24 octobre 1941, il est dit à propos du paiement des réparations aux locomotives allemandes (« Locomotives de la *Reichsbahn* ») : « Il résulte des pourparlers en cours que les paiements seront effectués à l'intervention du clearing. »[276] Dans une lettre adressée à une entreprise allemande, le directeur Parisse déclare : « Ce paiement aura lieu par la voie du clearing belge-allemand. »[277] Le système de clearing fait référence à la Banque d'émission. Cela confirme qu'au moins une partie (et peut-être la totalité) des paiements allemands à la SNCB ont été effectués par l'intermédiaire de la Banque d'émission.

(d) Les paiements allemands à la SNCB ne sont malheureusement pas traçables ou identifiables. En effet, des paiements qui n'ont rien à voir avec les relations commerciales régulières entre la Belgique et l'Allemagne sont également effectués par l'intermédiaire de la Banque d'émission. Il s'agit notamment du soutien aux mouvements de collaboration, des salaires des Belges travaillant en Allemagne ou

[275] Tableau, 18 juillet 1947, *Dossier C 21316 Mitropa, Archives de la Banque d'émission*, Archives de l'État Bruxelles (Cuvelier).
[276] 'Il résulte des pourparlers en cours que les paiements seront effectués à l'intervention du clearing'. PV réunion du Comité permanent, 24 octobre 1941, *B.C. Notulen Doos 2 1937-1941,* Arch. NMBS/SNCB; Commission d'enqûte, extrait PV réunion du Comité permanent, 24 octobre 1941, *Dossier n° 4650, Parisse Maurice,* SNCB-RA.
[277] 'Ce paiement aura lieu par la voie du clearing belge-allemand'. Lettre de Parisse à Henschel & Fils (Cassel), 16 juillet 1944, *Bru/Bxl AM SS ZG KA Firmes n° 36837 (Chemins de fer belges), Archives de la justice militaire,* Archives de l'État Bruxelles.

des achats allemands sur le marché noir[278]. Il est également possible de camoufler de cette façon les livraisons militaires interdites. Les livraisons de ce type sont enregistrées auprès de la Banque d'émission avec la communication *« laut besonderer Mitteilung* » (« sur ordre spécial »), ce qui signifie que la livraison de certains biens et services devient intraçable[279]. En mars 1942, près de 70 % de toutes les transactions sont ainsi enregistrées d'une manière anonyme. Cela pose des difficultés pour le recouvrement des paiements, et pose également un problème de droit pénal. On en arrive à une suspension des versements en 1942 et finalement à un remaniement majeur du système[280]. Or il s'avère que la communication « *laut besonderer Mitteilung* » est également utilisée pour les paiements à la SNCB. Il n'y a donc aucun moyen de vérifier à quoi étaient affectés ces paiements. Nous disposons heureusement des paiements par catégorie ainsi que d'un aperçu des payeurs. Ci-dessous sont listés les paiements allemands à la SNCB pendant la Seconde Guerre mondiale, par catégorie :

***Paiements allemands à la SNCB par l'intermédiaire de la Banque d'émission*[281]**

Paiements pour le trafic ferroviaire international	409 270 301 francs belges (61,4 %)
Réparation du matériel roulant	185 222 849 francs belges (27,7 %)
Paiements pour les voyages en train (internationaux) par l'intermédiaire d'agences de voyage	57 313 963 francs belges (8,6 %)
Prélèvements sur les stocks	8 514 617 francs belges (1,2 %)
Cession de machines-outils	4 695 693 francs belges (0,8 %)
Paiements pour le trafic des chariots postaux	871 240 francs belges (0,1 %)
Cession des pommes de terre	639 568 francs belges (0,1 %)
Total	666 528 231 francs belges

La SNCB reçoit ainsi au total plus de 666,5 millions de francs belges pour des services rendus à l'occupant allemand ou à des autorités subordonnées au Reich allemand[282].

(c-1) Il y a tout d'abord les paiements pour la réparation du matériel roulant (27,7 %). Ces paiements ne commencent qu'en janvier 1942. Toutes les

[278] Paiements effectués par l'intermédiaire de la *Wehrmachtsverrechnungskasse* et de l'*Algemeine Warenverkehrs Gesellschaft*. Herman Van der Wee et Monique Verbreyt, *A small nation,* 333.
[279] Herman Van der Wee et Monique Verbreyt, *A small nation,* 284.
[280] Idem*,* 289.
[281] Lettre de Delory (directeur Finances)du 12 octobre 1945 à la Banque d'émission, *1945 – Bru/Bxl AM SS ZG KA Firmes n° 36837 (Chemins de fer belges),* Archives de la justice militaire, Archives de l'État.
[282] PV Service central de documentation, 24 avril 1946 et 21 mai 1946*, 1945 – Bru/Bxl AM SS ZG KA Firmes n° 36837 (Chemins de fer belges),* Archives de la justice militaire, Archives de l'État.

factures en la matière sont payées par la *Hauptverkehrsdirektion* de la *Reichsbahn* à Berlin. Il ne s'agit pas de paiements pour du matériel roulant belge saisi (*Abgabelokomotive*). Il s'agit à la fois de matériel roulant belge prêté à l'Allemagne (*Leihlokomotive*) et de réparations de matériel roulant allemand (*Reichslokomotive*). Les réparations du matériel roulant de la *Reichsbahn* sont normalement facturées par la SNCB, puisqu'il n'est pas déployé sur le réseau belge et ne relève donc pas de la Convention de La Haye[283]. Il s'agit d'un service commercial d'une entreprise à une autre. À côté de ces coûts importants s'ajoutent vraisemblablement toutes sortes de petits travaux d'entretien[284]. Il est également possible que ces paiements englobent les paiements provenant de la production de matériel roulant allemand par des entreprises privées belges. Il semblerait que la SNCB ait agi comme une sorte de sous-traitant de la WVD et plus tard de la HVD et qu'elle ait donc facturé des entreprises privées pour le compte des Allemands[285].

(c-2) Deuxièmement, on retrouve les paiements pour les machines-outils, qui ne sont effectués qu'entre juin et décembre 1942. Il s'agit d'une transaction « ordinaire » impliquant le paiement, par des entreprises allemandes ou les chemins de fer nationaux, de marchandises livrées[286].

(c-3) Troisièmement, on trouve les prélèvements sur les stocks, payés à partir de novembre 1940, et qui se sont poursuivis pendant toute la durée de l'Occupation. Les commandes proviennent de divers services publics ou entreprises allemands, mais la plupart des paiements, et les plus importants, sont effectués par la *Hauptverkehrsdirektion* à Bruxelles. Il s'agit très probablement uniquement de paiements pour la remise en état du matériel roulant saisi. La SNCB est tenue de livrer le matériel roulant en parfait état et le coût en la matière est à charge de la société elle-même. Les paiements déclarés aux Finances en 1945 indiquent que la SNCB a bien reçu une compensation pour le matériel roulant « saisi » après sa livraison.

(c-4) Les paiements pour le trafic ferroviaire international commencent en mai 1940, pendant la campagne des dix-huit jours. Les 409 millions de francs belges pour le trafic ferroviaire (61,4 % du montant total) ne concernent que le trafic international. Tous les paiements proviennent du trafic commandé par les compagnies ferroviaires étrangères. La grande majorité des donneurs d'ordre et des payeurs sont les compagnies ferroviaires nationales du

[283] *Dossier 765. Beleidsdocumenten NMBS tijdens de Tweede Wereldoorlog,* Arch. NMBS/SNCB.
[284] *Dossier 747 Dommages de Guerre Anvers-Dam,* Arch. NMBS/SNCB.
[285] Déclaration de Cammermans, s.d. (document n° 33), Principaux chefs d'accusation à charge de M. Rulot, Directeur général de la SNCB, *Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[286] Lettre de Parisse à 'Henschel & Fils' (Cassel), 6 juillet 1944, *1945 – Bru/Bxl AM SS ZG KA Firmes n° 36837 (Chemins de fer belges),* Archives de la justice militaire, Archives de l'État.

Luxembourg, de l'Italie, de la France, de la Norvège, du Danemark, de la Roumanie et d'autres pays. Outre les compagnies ferroviaires nationales de l'Europe occupée, il s'agit également des « *Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen* ». Il s'agit d'une association, fondée en 1932, d'organisations ferroviaires privées et publiques, qui ne sont d'ailleurs pas uniquement allemandes. Cette association représente de loin la plus grande part dans ce poste du trafic ferroviaire international : 55 paiements pour un total de 309 720 594 francs belges, ce qui équivaut à près de 76 % du montant total de cette catégorie. Le premier paiement pour *« Verein Berlin »* est effectué en février 1941, le dernier en septembre 1944. Il n'y a qu'une seule entrée pour les chemins de fer nationaux des Pays-Bas, en février 1942, pour le montant marginal de 16 637 francs belges. En l'occurrence, il ne s'agit probablement pas de déportations étant donné que les payeurs sont principalement d'autres compagnies ferroviaires nationales, mais plutôt de transport international régulier.

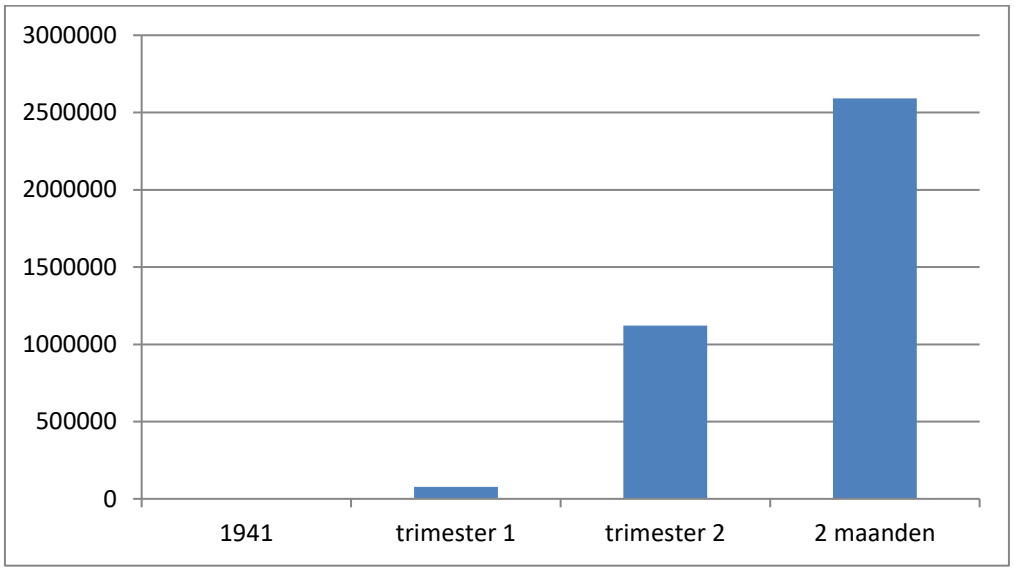
(c-5) À cela s'ajoutent près de 57 314 millions de francs belges pour les « voyages effectués par l'intermédiaire d'agences de voyage internationales » (voir l'annexe). Parmi ces transactions, il faut en fait surtout surveiller les paiements du *Mitteleuropaïsche Reisebüro* (MER) (voir le point 4.4.3-a). Cette société a été fondée en 1917 en tant qu'agence de voyage touristique allemande. En 1937, le MER était notamment chargé d'organiser les grands voyages de groupe proposés dans le cadre du programme national-socialiste *Kraft durch Freude*, qui permettait aux travailleurs allemands d'entreprendre des voyages bon marché, avec des *Sonderzüge* à grande échelle. Grâce à un télégramme conservé, nous savons que le MER était chargé de payer les trains de déportation des Juifs provenant des Pays-Bas, de Belgique et de France[287]. Il s'agit d'un court télégramme daté du 14 juillet 1942 et adressé aux directions régionales de la *Reichsbahn* allemande. Le court télégramme se lit comme suit : « Calculer le coût pour les trains spéciaux de Juifs en provenance de Belgique, de France et des Pays-Bas via Aix-la-Chapelle, Neuburg, Neuschanz pour le transport de la main-d'œuvre vers Auschwitz O/S pour les lignes ferroviaires du Reich conformément au décret - 15 Tpsg 268 - du 26.7.1941. Veiller à la continuité de l'enregistrement par le MER. »[288] En outre, nous savons que le même MER est responsable des paiements pour les *Sonderzüge* utilisés pour les travailleurs forcés. Les deux bureaux du MER, celui à Bruxelles et celui à Berlin, sont les plus gros payeurs de la SNCB dans cette catégorie. Le premier paiement du *Mitteleuropaïsche Reisebüro Brüssel* ou MER-Bruxelles à la SNCB est effectué en mai 1941 pour un montant de 29 362 francs belges.

[287] Raul Hilberg, *Die Vernichtung der europäischen Juden vol*. 9, Berlin, 1999, 682.
[288] '*Gebühren für Juden-Sonderzüge von Belgien, Frankreich, Holland über Aachen, Neuburg, Neuschanz zum Arbeitseinsatz nach Auschwitz O/S für Reichsahnstrecken nach Erlass - 15 Tpsg 268 – vom 26.7.1941 berechnen. Durchgehende Abfertigung durch MER veranlassen'*.

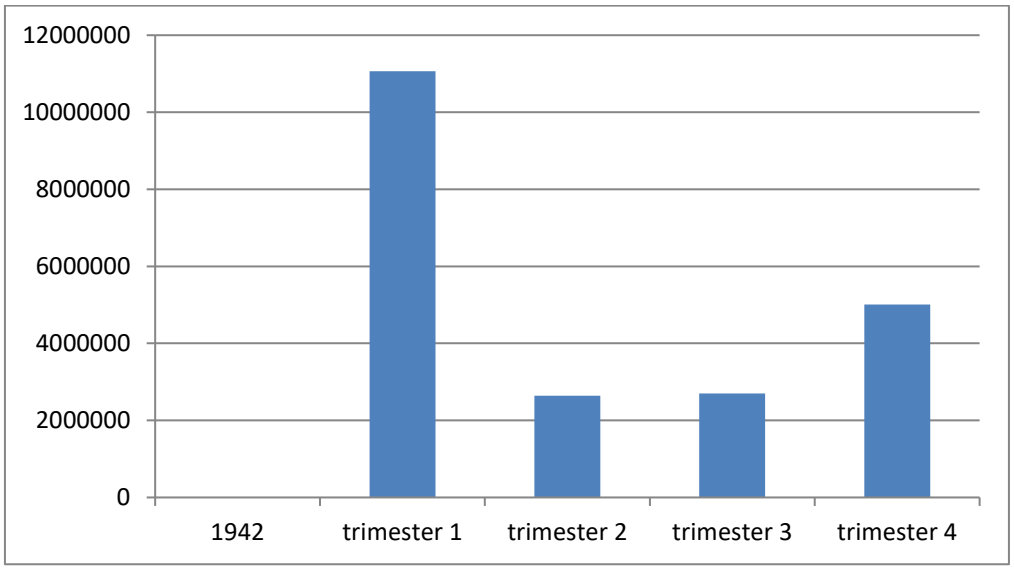
Tableau des recettes des agences de voyage internationales (pertinentes)

Agence de voyage	**Pourcentage**
Mitteleuropäische Reisebüro Bruxelles	73 %
Mitteleuropäische Reisebüro Berlin	15 %
Lissone-Lindeman La Haye	10 %
Muller La Haye	0,7 %
Mitropa Amsterdam (Mitteleuropäische Schlaf- und Speisewagen Aktiengesellschaft)	0,6 %
Heyman's La Haye	0,2 %
Nederlandse Reis Vereeniging La Haye	0,02 %
Mundus Hilversum	0,01 %

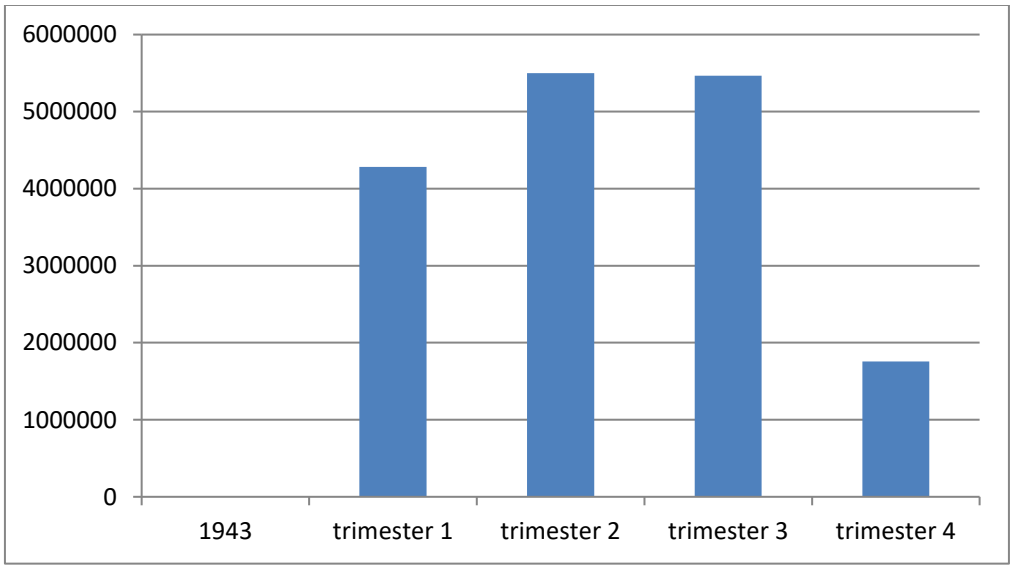
Paiements par trimestre MER Bruxelles et MER Berlin à la SNCB 1941



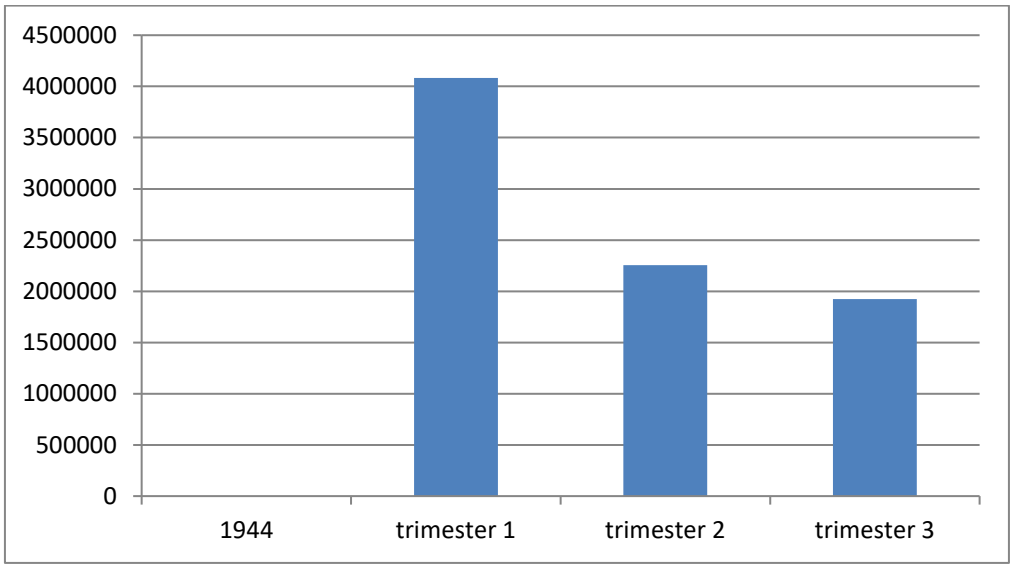
Paiements par trimestre MER Bruxelles et MER Berlin à la SNCB 1942



Paiements par trimestre MER Bruxelles et MER Berlin à la SNCB 1943

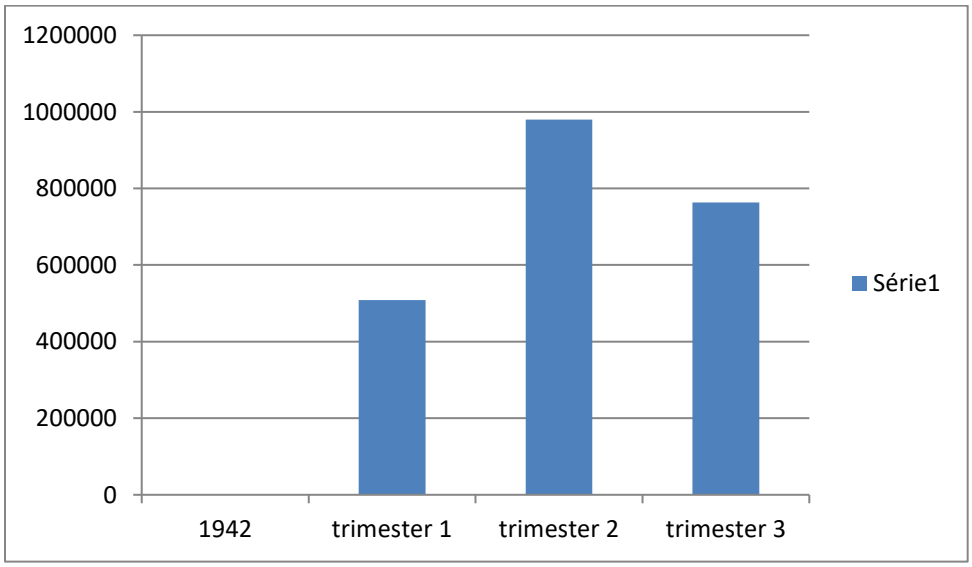


Paiements par trimestre MER Bruxelles et MER Berlin à la SNCB 1944

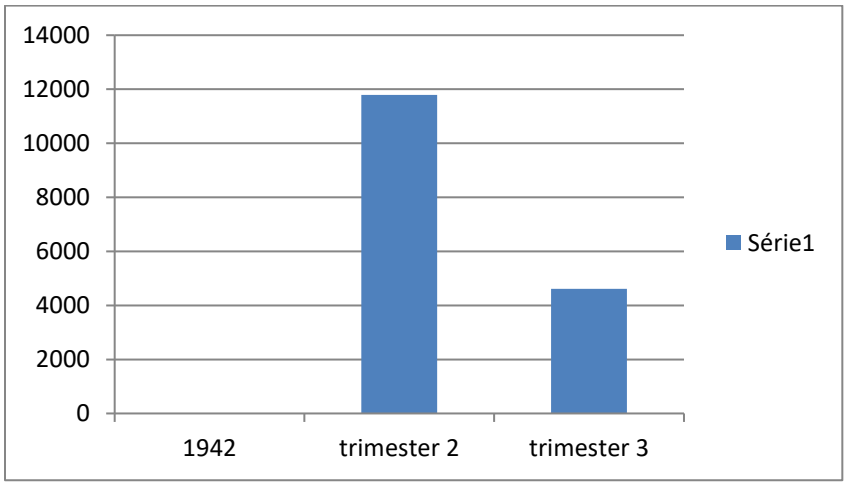


Les graphiques ci-dessous mettent en évidence les paiements du MER Berlin à la SNCB, avec le nombre de déportations de Juifs en dessous.

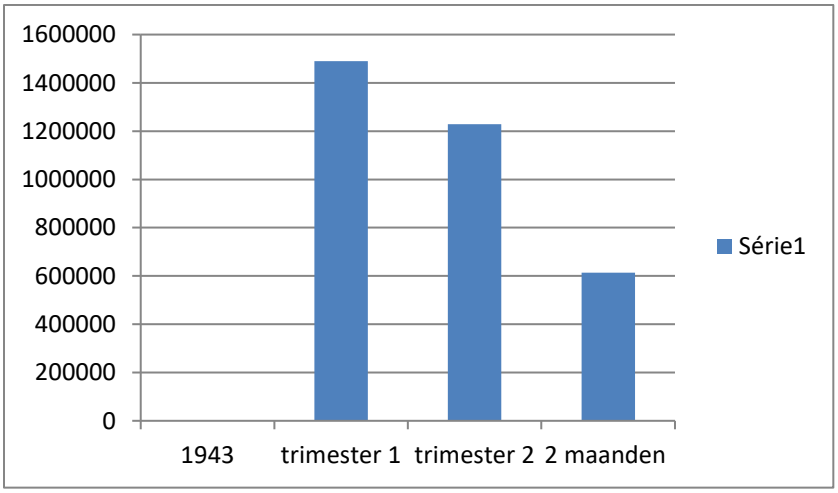
Paiements MER Berlin à la SNCB 1942



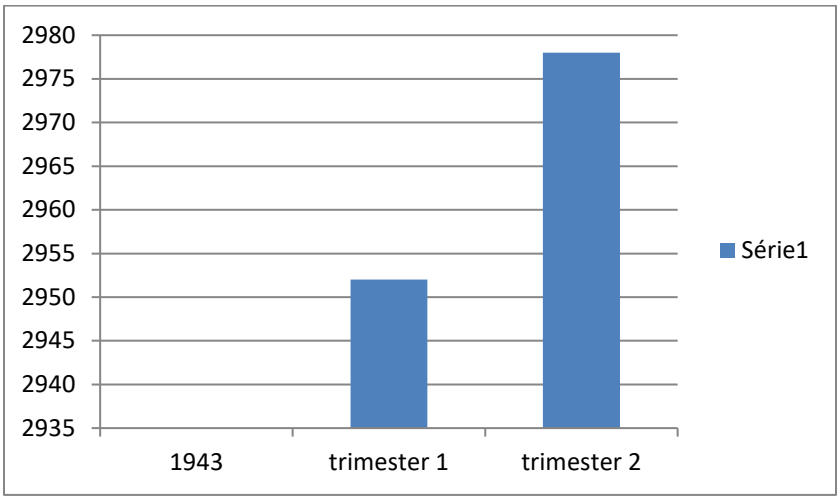
Transports de Juifs (nombre absolu de déportés) 1942



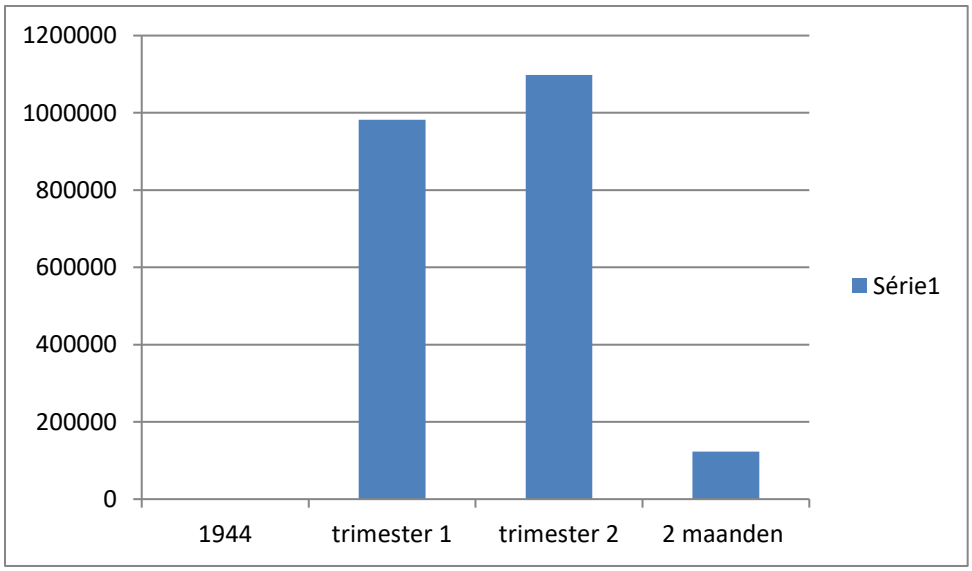
Paiements MER Berlin à la SNCB 1943



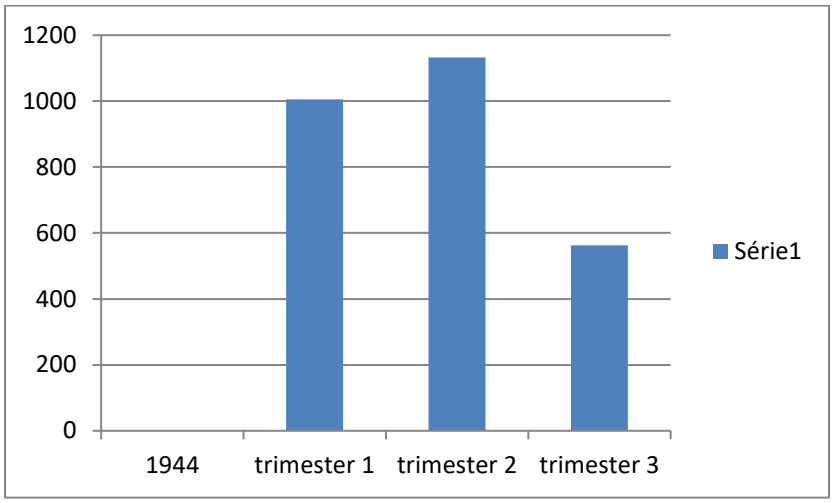
Transports de Juifs (nombre absolu de déportés) 1943



Paiements MER Berlin à la SNCB 1944



Transports de Juifs (nombre absolu de déportés) 1944



(c-6) Seuls les graphiques de 1944 présentent une certaine similitude. Il n'est cependant pas possible d'établir une corrélation générale entre les paiements du MER-Berlin et les transports de Juifs pour l'ensemble de l'Occupation. Il est difficile d'établir une corrélation entre les paiements du MER et les trains de déportation. Tout d'abord, nous ne savons pas si les paiements étaient effectués immédiatement. Un paiement effectué en août peut porter sur une prestation réalisée plusieurs mois auparavant. Ensuite et surtout, nous ne disposons pas d'un aperçu précis des trains de déportation qui ont servi à acheminer les quelque 16 081 prisonniers politiques déportés et les quelque 189 542 travailleurs forcés belges. Nous ne disposons pas de données exactes pour tous les transports, en particulier pour le groupe le plus important de travailleurs forcés. En l'absence de ce tableau d'ensemble, il n'existe pas de données permettant d'établir une corrélation entre les paiements et les flux de déportations. Par conséquent, dire qu'il y a une distinction entre les paiements du MER à Bruxelles et du MER à Berlin est de la pure spéculation. Il est probable que le MER était compétent pour tous les *Sonderzüge* allemands qui circulaient sur le réseau belge. Une distinction logique entre Bruxelles et Berlin pourrait être que le MER de Berlin payait pour les trains spéciaux de personnes de haut rang ou qui transportaient des cargaisons militaires spéciales. Dans ce cas, les paiements pour les déportations sont inclus dans le montant beaucoup plus élevé du MER de Bruxelles. Il s'agit en l'occurrence d'une spéculation raisonnée.

4.5.4. Conclusion concernant le paiement pour les trains de déportation à la SNCB

Le directeur financier Delory déclare après la Libération : « (...) Je n'ai jamais eu l'impression que la question financière ait pu intervenir dans la décision relative aux

trains militaires. »[289] Il veut sans doute dire par là que la SNCB n'a pas été guidée par un esprit de lucre excessif concernant la question de l'organisation des transports sur commande allemande, ce que la doctrine Galopin interdit d'ailleurs également. Cette affirmation se vérifie pour l'ensemble du transport allemand en Belgique : la SNCB n'a pas été payée par la WVD/HVD pour l'essentiel du trafic (militaire) allemand en Belgique. Néanmoins, il est un fait que la SNCB a été payée par l'Allemagne pour le trafic international, notamment par l'intermédiaire du MER. De ce fait, nous pouvons également conclure qu'il est quasi certain que la SNCB a été payée pour les trains de déportation. La SNCB a reçu exactement 41 946 243 francs belges du MER de Bruxelles et 8 767 214 francs belges du MER de Berlin au cours de l'Occupation. Bien qu'il ne soit pas possible d'établir une corrélation précise entre ces transactions financières et les trains de déportation individuels, il est presque certain qu'elles ont servi à payer les trains de déportation de Juifs, de Roms, de travailleurs forcés belges et, très probablement, de prisonniers politiques. Tout d'abord, les télégrammes allemands confirment que le MER était responsable de la gestion des trains de déportation des Juifs de Belgique et des travailleurs forcés du nord de la France via la Belgique[290]. Le télégramme du ministère des Transports du Reich sur les déportations de Juifs du 14 juillet 1942 stipule explicitement que « les tarifs pour les trains spéciaux de Juifs provenant de Belgique, de France, des Pays-Bas (...) destinés à travailler à Auschwitz » doivent toujours être calculés selon le taux standard. Nous savons que cette directive centrale a été appliquée en France et aux Pays-Bas ; il est pratiquement impossible que la Belgique soit la seule exception. Deuxièmement, et c'est le plus important, nous disposons des données détaillées relatives aux transactions financières. Les trains internationaux réguliers font clairement l'objet d'un tableau de paiement séparé et n'ont donc rien à voir avec les paiements du MER (voir les annexes). Compte tenu du profil et des missions du MER, les trains internationaux pour lesquels le MER paie la SNCB ne peuvent être que les nombreux *Sonderzüge*.

4.5.5. L'impact financier de l'Occupation

(a) Pendant l'Occupation, les dépenses de la SNCB explosent en raison des dommages de guerre, des dépenses liées à l'Occupation et de l'augmentation des

---

[289] '(…) Je n'ai jamais eu l'impression que la question financière ait pu intervenir dans la décision relative aux trains militaires'. Lettre du 29 mars 1945 du directeur des Finances Delory à la commission d'enquête relative aux secrétaires généraux, *Dossier P – Documents Divers. Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 2,* Arch. NMBS/SNCB.

[290] 'Gebühren für Juden-Sonderzüge von Belgien, Frankreich, Holland (…) zum Arbeitseinsatz nach Auschwitz'. Telegramme du Eisenbahnministerium à la Reichsbahndirektionen, 14 juillet 1942, *Ger. Rep. 388 Akten n° 454, Bl. 056,* Hauptstaatsarchiv Düsseldorf. Voir également: Andreas Engwert et Susanne Kill (éds.), *Sonderzüge,* 4; Avis 16 C, 2 mars 1942 – *« Transport sur les lignes belges d'ouvriers engagés soit en Allemagne par l'industrie allemande, soit en France par la Wehrmacht* ».
Informations fournies à l'auteur par Paul van Heesvelde.

frais de personnel (avec plus de 25 000 nouveaux recrutements). Les recettes qui, en temps normaux, proviennent essentiellement de l'exploitation du réseau, diminuent surtout en 1940 et 1944. Les transports belges s'effondrent entre mai et septembre 1940. L'année 1940 se solde finalement par un déficit de 673 millions de francs belges (le déficit était de 138,9 millions de francs belges en 1939)[291]. Les déficits cumulés depuis 1931 portent le déficit total de la SNCB à 1 492 millions de francs belges au début de l'année 1941. Les transports belges enregistrent une reprise remarquable en 1941. Les recettes ne cessent d'augmenter pour atteindre 80 % des revenus d'avant-guerre. La SNCB clôture pourtant chaque année d'occupation avec un déficit. Par rapport à 1938, les frais de personnel ont augmenté de 33,7 millions de francs belges en 1942[292]. En 1941, la direction augmente déjà les tarifs d'environ 20 % pour éliminer le déficit, une mesure qui doit d'abord être approuvée par la WVD[293]. En 1942, le conseil d'administration prévoit de commencer à résorber le déficit de manière structurelle. Mais, à la fin de l'année 1942, les transports commencent à diminuer lentement en raison de la pénurie de matériel, ce qui entraîne une nouvelle baisse des recettes[294]. Bien que les recettes atteignent 2 820 millions de francs belges en 1942, le déficit du budget ordinaire de 1942 reste de 916 millions de francs belges. C'est sans compter les coûts de la guerre qui sont comptabilisés séparément et qui s'élèvent déjà à 2 489 millions de francs belges à la fin de l'année 1942, comme nous l'avons déjà mentionné[295]. Le déficit cumulé du budget « ordinaire » atteint 2 957 millions de francs belges en 1942. L'année 1943 se clôture avec un déficit annuel de 558,6 millions de francs belges et l'année 1944 avec un déficit annuel de 573,1 millions de francs belges[296]. Le déficit augmente à nouveau en 1944, les recettes de cette année n'atteignant que 46,5% des recettes de 1943. La SNCB clôture l'année 1944 avec un déficit cumulé de 2 999,9 millions de francs belges[297]. Sur ce montant, 2 180,9 millions de francs belges (72,5 %) ont été accumulés au cours des quatre années de guerre[298]. Ces 72,5 % ne comprennent pas les transports pour les Allemands, les réparations du matériel pour les Allemands et les réquisitions. La réparation des infrastructures n'est pas non plus incluse dans ce montant. Le coût de la réparation des dommages, 1 132 millions de francs belges à

[291] Rapport présenté par le conseil d'administration, 23 mai 1941*, Jaarverslagen*, Arch. NMBS/SNCB.
[292] PV réunion du comité permanent, 8 janvier 1943, *B.C. Notulen Doos 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB.
[293] 'Die belgischen Eisenbahnen in den Jaren 1942 und 1943', *R 5-ANH. I/94 Bd. 2 1940-1941. WVD bzw. HVD Brüssel einschl. EBA Lille, Nancy und Luxemburg, Zusammenarbeit (…),* Bundesarchiv Berlin.
[294] PV réunion du comité permanent, 9 octobre 1942, idem.
[295] Rapport présenté par le conseil d'administration, 28 mai 1943*, Jaarverslagen*, Arch. NMBS/SNCB.
[296] PV réunion du comité permanent, 2 février 1945, B.C. Notulen Doos 2 1937-1941, Arch. NMBS/SNCB.
[297] Rapport sur les Opérations de l'Exercice 1944*, Jaarverslagen*, Arch. NMBS/SNCB.
[298] Idem.

la fin de 1944, sera à la charge de l'État belge au titre des dommages de guerre. Au début de l'année 1945, la SNCB elle-même estime le coût total de l'Occupation à 4 926 millions de francs belges, dont 62,5 % pour l'organisation de transports sur ordre allemand.

(b) L'État intervient pour les grands travaux de réparation des infrastructures dès le début de l'Occupation. Au 31 décembre 1940, la SNCB avait déjà reçu 600 millions de francs belges d'avances de l'État belge et emprunté 155 millions de francs belges à la Caisse d'avances et de prêts pour les réparations urgentes[299]. Ce dernier montant s'avère n'être pas suffisant. En 1940, 192 millions de francs belges sont dépensés pour des travaux de réparation urgents, ce qui nécessite une intervention supplémentaire[300]. Au début de 1941, 733 millions d'avances de l'État ont déjà été reçues[301]. Ces dépenses importantes sont normalement soumises au parlement, mais c'est le secrétaire général des Finances qui assume la responsabilité pendant l'Occupation. Le programme d'investissement sera dorénavant soumis à chaque fois au ministère des Finances, qui s'en prévaudra pour approuver un prêt (à un taux d'intérêt de 3,5 %)[302]. Fin 1942, la SNCB reçoit déjà des avances sans intérêt pour un montant de 2 573 millions de francs belges de la part de l'État pour des dépenses urgentes. Elle reçoit également 769 millions de francs belges pour la réparation du réseau ferroviaire et 121,2 millions de francs belges pour les grands investissements (avec un taux d'intérêt de 3,5 %)[303]. Fin 1944, l'État transfère 1 132 millions de francs belges juste pour la réparation du réseau. Un accord est conclu avec le ministère des Finances après la guerre pour obtenir, sur la base d'estimations et d'extrapolations aussi fiables que possible, un remboursement des frais relevant du poste « dommages de guerre et frais d'occupation »[304]. Mais il n'y a pas encore d'accord avec l'État belge en 1945 pour ce que la SNCB appelle les frais ordinaires d'occupation, soit 4 926 millions de francs belges selon sa propre estimation. La manière dont ces frais d'occupation ont été progressivement épongés dans les années qui ont suivi la guerre n'a pas été examinée davantage.

4.5. Conclusion : La SNCB reçoit des paiements de la part des Allemands pour le trafic international commandé par les entreprises ferroviaires nationales, pour le trafic international commandé par les agences de voyage, pour la réparation du

[299] PV réunion du comité permanent, 9 janvier 1941, *B.C. Notulen Doos 2 1937-1941,* Arch. NMBS/SNCB.
[300] PV réunion du comité permanent, 2 mai 1941, idem.
[301] *Verslag over de exploitatie gedurende het veertiende boekjaar 1940*, NMBS, Bruxelles, 1941, Arch. NMBS/SNCB.
[302] PV réunion du comité permanent, 5 décembre 1941, *B.C. Notulen Doos 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB.
[303] Rapport présenté par le conseil d'administration, 28 mai 1943*, Jaarverslagen*, Arch. NMBS/SNCB.
[304] *Dossier 646 Boîte B3530, Dommages de Guerre,* Arch. NMBS/SNCB.

matériel roulant allemand et, pour des montants plus limités, pour la réparation du matériel roulant belge confisqué ou prêté, pour la fourniture de machines-outils, pour le trafic postal international et pour la vente de pommes de terre. Malgré la difficulté d'établir une corrélation précise entre les transactions financières et les trains de déportation individuels, il ne fait aucun doute que le MER de Bruxelles et/ou de Berlin ont utilisé ces paiements pour financer les trains de déportation de Juifs, de Roms et de travailleurs forcés belges. Il est très probable que ces paiements aient aussi servi à financer les trains de déportation pour les prisonniers politiques, même si aucun document ne le confirme. Il est possible que le MER ait été compétent pour tous les *Sonderzüge* allemands sur le réseau belge. Une distinction logique entre les bureaux de Bruxelles et de Berlin pourrait être que le MER de Berlin payait pour les trains spéciaux de personnes de haut rang ou transportant des cargaisons militaires spéciales. La SNCB reçoit 41 946 243 francs belges du MER de Bruxelles et 8 767 214 francs belges du MER de Berlin pendant l'Occupation et est donc payée pour les trains de déportation. À la fin de l'Occupation, la SNCB affiche cependant un déficit cumulé sur son budget de 2 999,9 millions de francs belges, dont 72,5 % sont spécifiquement liés aux coûts de l'occupation. À cela s'ajoutent les 1 132 millions de francs belges de dommages causés au réseau ferroviaire, et que l'État belge supporte à titre de dommages de guerre.

5. Résistance, épuration et réparation

5.1. Protestations ouvertes de la direction

Bien que la direction accepte les prestations militaires comme un fait accompli dès le début de l'année 1941, il existe d'autres exigences allemandes contre lesquelles la direction proteste et qu'elle refuse même d'exécuter.

5.1.1. Le directeur général Rulot refuse d'exécuter l'ordre de la WVD du 8 février 1941 de soutenir activement la mise au travail volontaire du personnel de la SNCB en Allemagne. Il est soutenu en cela par le conseil d'administration et les secrétaires généraux. Ce n'est qu'après l'assignation à résidence du secrétaire général Claeys que le directeur général Rulot accepte, à la demande expresse du comité des secrétaires généraux, de garantir les droits sociaux du personnel qui entre volontairement en service à la *Reichsbahn* allemande. La SNCB reviendra sur cette promesse après la Libération.

5.1.2. Le directeur général refuse d'exécuter l'ordre de mise au travail forcé de membres du personnel de la SNCB en Allemagne (6 octobre 1942). Là encore, il bénéficie de l'appui explicite du conseil d'administration et du secrétaire général Claeys. Jusqu'à la fin de l'Occupation, Rulot interviendra pour interdire toute mise en œuvre de cette mesure allemande. La SNCB refusera notamment de donner des listes de noms de membres du personnel. Cette situation perdure jusqu'en 1944, lorsque de nombreux membres du personnel entrent dans la clandestinité ou s'absentent illégalement. Pendant toute la durée de l'Occupation, 3907 membres du personnel sont affectés au travail obligatoire. Vu l'arrivée massive de nouveaux collaborateurs, il s'agit globalement d'une victoire pour Rulot[305].

5.1.3. La direction de la SNCB proteste contre l'utilisation de civils et de membres du personnel comme « boucliers humains » sur les transports militaires en 1943[306]. Entre septembre 1942 et août 1943, la direction de la SNCB se penche également sur la question de l'intégration de pièces d'artillerie antiaérienne allemandes sur les convois belges. Le directeur général Rulot y oppose un refus de principe et demande l'aval du conseil d'administration, de conseillers juridiques et de membres du Comité Galopin. Ceux-ci confirment qu'il s'agit d'une participation directe à des opérations militaires[307]. Le directeur général Rulot interdit à son personnel d'intégrer les wagons

---

[305] PV interrogatoire Rulot, 16 décembre 1944, *Dossier C: Déclarations et productions de M. Rulot, Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB

[306] Lettre de Rulot à la *Hauptverkehrsdirektion,* 23 août 1943 et 12 février 1944, Lettre de Henning à la *Hauptverkehrsdirektion,* 13 septembre 1943, *n° 756, E-2.02, Beleidsdocumenten NMBS WOII*, Arch. NMBS/SNCB

[307] Consultation du 6 avril 1943, *Dossier Wagons de D.C.A. dans les trains*, *Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 2,* Arch. NMBS/SNCB; Principaux chefs d'accusation à charge de M. Rulot, Directeur général de la SNCB, *Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB; PV réunion du comité permanent, 19 mars 1943, B.C. Notulen Doos 2 1937-1941, Arch. NMBS/SNCB.

équipés d'artillerie antiaérienne allemande dans les convois ferroviaires et de les remorquer. Il menace même implicitement de mettre fin à la coopération[308]. Un semblant de compromis est finalement trouvé, grâce auquel, dans la pratique, les Allemands ont le champ libre pour continuer à agir sans contrôle. La SNCB n'est pas en mesure de contrer les Allemands. Cette pratique s'amplifiera encore après l'arrestation de Rulot en février 1944[309], illustrant ainsi, une nouvelle fois, le pouvoir de fait de l'occupant allemand. Pourquoi Rulot proteste-t-il contre cette mesure et non contre les prestations et livraisons militaires au sens plus large ? Cela tient probablement, d'une part, à ce que la sécurité du personnel est ici directement en jeu et, d'autre part, à l'évolution du contexte de l'Occupation. L'état d'esprit de Rulot lui-même a évolué et, en 1943, il commence à être excédé par l'attitude dictatoriale et non fiable de la HVD.

5.1.4. Parmi les autres refus manifestes de la direction, citons le refus de licencier le personnel condamné par la justice militaire allemande, le refus de faire payer les déplacements en train des députés et des sénateurs, le refus de transmettre aux Allemands les dossiers du personnel sanctionné et le refus de confier le contrôle des passeports au personnel[310].

5.1.5. En termes d'impact réel, la principale forme politique d'« opposition » - le terme 'résistance' n'est pas applicable ici - est la politique de recrutement et la politique sociale de la SNCB. Sous l'Occupation, l'entreprise recrutera environ 25 000 membres du personnel supplémentaires, dont la plupart ne sont, strictement parlant, pas nécessaires[311]. Les effectifs passent de 72 556 en 1939 à 97 862 au printemps 1944[312]. L'on finance donc des recrutements là où il n'y en a pas besoin[313]. Parmi les milliers de personnes embauchées figurent également des étudiants universitaires et des séminaristes, qui peuvent ainsi poursuivre leurs études[314]. Le recrutement de personnel muni de faux papiers n'est pas rare. Il arrive même parfois que des membres du personnel vivant dans la clandestinité soient réembauchés sous un faux nom. L'objectif de cette politique, qui s'inscrit dans le droit fil de la doctrine Galopin, est d'empêcher la déportation de main-d'œuvre belge. De ce point de vue, la politique de l'emploi de la SNCB est une réussite. Pendant toute la durée de l'Occupation, 3 907

[308] Lettre de Rulot à la HVD, 24 mars 1943, *Dossier Wagons de D.C.A. dans les trains*, *Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 2,* Arch. NMBS/SNCB.
[309] (1132 millions de BEF fin 1944) entièrement à charge de l'État.
[310] Note 'Divers' par Rulot, *Archives Nolet de Brauwere (AA807),* CegeSoma/Archives de l'État.
[311] Rulot au ministre des Communications, 29 janvier 1951, *Relations avec le ministère des Transports*, *N° 127 Fonds Hermann,* Archives de l'État Namur.
[312] Madeleine Jacquemin, *Inventaire*, 10.
[313] PV interrogatoire Paul Nolet de Brauwere van Steeland, 30 janvier 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[314] Lettre des assistants professionnels au ministre Pierlot, 2 octobre 1944, *Dossier n° 6153, Bomans*, SNCB-RA.

membres du personnel sont déportés pour être affectés au travail obligatoire[315]. Ce nombre est finalement assez limité si on le compare au flux entrant de personnel. Mais cette politique se traduit par un surcoût important pour l'entreprise. L'on notera surtout ici le fait que l'entreprise parvienne à convaincre les Allemands d'accepter une telle politique de recrutement. Après la Libération, certains membres de la direction parlent d'un accord tacite avec les Allemands à partir de fin 1942, en vertu duquel l'occupant limiterait sérieusement le déploiement de personnel de la SNCB en Allemagne, à condition que la SNCB continue à recruter du personnel en Belgique pour maintenir le niveau de production et le volume de transport[316]. La politique de l'emploi est une victoire à mettre à l'actif de Rulot, le prix à payer étant l'accroissement des prestations de services aux Allemands en Belgique.

5.1. Conclusion : Le directeur général proteste à de nombreuses reprises contre les ordres allemands entre 1942 et 1944 et refuse, malgré de lourdes pressions, d'exécuter certaines mesures allemandes. Ce faisant, il cherche toujours à obtenir l'aval du conseil d'administration et, le plus souvent aussi, des secrétaires généraux. Il refuse surtout de coopérer lorsque les intérêts du personnel sont en jeu, comme dans le cas du travail obligatoire ou lorsqu'il y va de la sécurité du personnel. Ses protestations croissantes sont certainement liées aussi à l'évolution du contexte global de l'Occupation en 1942.

5.2. La résistance organisée au sein de l'entreprise

5.2.1. Après la guerre, 6 799 membres du personnel, soit 6,9 % des effectifs, sont reconnus comme résistants[317]. En d'autres termes, la résistance est forte au sein de la SNCB. Ce nombre élevé peut s'expliquer par la priorité accordée par la résistance aux chemins de fer, mais il est également révélateur de l'insatisfaction d'une grande partie du personnel à l'égard de la politique de collaboration de l'entreprise. La première grande forme de résistance autour des chemins de fer concerne le renseignement. Le bureau des horaires est entièrement infiltré par les résistants en 1943. Ils transmettent immédiatement les informations sur les transports allemands par l'intermédiaire des services de renseignement. Plusieurs membres de la direction sont au courant de cette situation[318]. La deuxième forme de résistance la plus importante est le sabotage. Il est impossible d'avancer un chiffre fiable du nombre de sabotages en lien avec les chemins de fer, car le décompte n'est pas toujours effectué de manière cohérente. Les petits actes de sabotage augmentent considérablement en 1941, et plus encore en 1942[319]. De 55 sabotages majeurs en août 1943, ce nombre

[315] PV interrogatoire Rulot, 16 décembre 1944, *Dossier C: Déclarations et productions de M. Rulot, Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[316] PV, 19 décembre 1944, déclaration Bunnen, Dessy, Bomans, *Dossier n° 6153, Bomans,* SNCB-RA; PV interrogatoire Rulot, 16 décembre 1944, *Dossier C: Déclarations et productions de M. Rulot, Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[317] Madeleine Jacquemin, *Inventaire (…)*, 12.
[318] Lettre de l'inspecteur en chef Tack du 19 février 1946 à la commission d'enquête, *Dossier n° 6229, Brixhe Emile, SNCB-RA.*
[319] Lettre Nolet de Brauwere du 28 octobre 1944 à propos des cas Lambotte et Pâques, *Dossier n° 4503, Lambotte Fernand,* SNCB-RA.

passe à 241 en novembre 1943[320]. Les sabotages deviennent aussi de plus en plus efficaces. Au cours de l'hiver 1943-1944, la résistance se concentre sur les principaux nœuds ferroviaires. Les gares de formation, avec leur système de commutation complexe et leurs ateliers, sont également des cibles majeures. Les principaux points névralgiques sont la région d'Ath dans le nord du Hainaut (d'où partent de nombreux trains transportant des matériaux de construction et des ouvriers vers les défenses militaires de la côte), les régions de Mons, Charleroi et Tournai (plaque tournante pour les transports de charbon) et enfin la région liégeoise (principalement des convois de transport de minerais et de charbon). De nombreux actes de sabotage sont perpétrés dans les Ardennes au printemps 1944, notamment contre des transports de bois. Les troupes allemandes et les transports d'armement constituent également des cibles privilégiées. En novembre 1943, 103 lignes ferroviaires sont rendues inutilisables et 32 locomotives sont détruites. Le même mois, 52 trains de minerai transportant une charge totale de 48 160 tonnes sont détruits par des attentats[321]. La SNCB elle-même recense 3 193 actes de sabotage sur toute la durée de l'Occupation. Elle dénombre 16 sabotages en 1941, 137 en 1942 et 880 en 1943. Pour l'année 1944, les sabotages sont au nombre de 2 160, dont 1 501 actes de sabotage pour la seule période de juin à août[322]. Au cours du seul mois de mars 1944, les Allemands enregistrent une perte de 183 000 tonnes de minerais à la suite d'attentats[323]. Sans compter qu'en 1944, les bombardements alliés s'intensifient, eux aussi.

5.2.2. L'exemple le plus notoire d'une organisation de résistance distincte au sein de la SNCB est le groupe CF (Chemin de Fer). Ce groupe fondé en novembre 1941 par Georges Ronval, technicien et chef de service à la SNCB, est en contact avec divers groupes de résistance armée et services de renseignement et d'action. En 1943, il compte environ 350 membres, principalement des membres du personnel de la SNCB[324]. Particulièrement bien implanté dans la région de Mons, ce réseau mène de nombreuses activités, notamment de sabotage et de renseignement. Il joue un rôle majeur dans la transparence totale des transports allemands en matière de renseignements aux Alliés[325]. Vers septembre-octobre 1943, le groupe ferroviaire distinct que constitue le Groupe CF est intégré au Groupe G, une organisation de résistance nationale spécialisée dans le sabotage.

---

[320] Willem Clemens Meyers, Frans Selleslagh, *"De vijand te lijf": de Belgen in het verzet*, Anvers/Amsterdam, 1984 (76).
[321] Idem, 76
[322] *Statistiques des actes de sabotage, direction du service des dommages de la SNCFB*, AA69, CegeSoma/Archives de l'État.
[323] Willem Clemens Meyers et Frans Selleslagh, *De vijand te lijf*, 76-77.
[324] Lettre de Georges Ronval à De Beukelair, 21 mars 1947, *AA977/ CF25/Georges Ronval*, Cegesoma/Archives de l'État.
[325] Pour une étude de cas approfondie de cette organisation de résistance: Florence Matteazzi, '«Qui s'y frotte, s'y pique». Aperçu de la résistance au sein de la SNCB durant la Deuxième Guerre mondiale', dans *BTNG*, (à paraître en 2024) ; Témoignage 25 février 1951, *AA977/ CF25/Georges Ronval*, Cegesoma/Archives de l'État.

5.2.3. Nous pouvons tirer des conclusions générales en nous basant sur l'échantillon des groupes régionaux de Liège (1 201 résistants reconnus parmi le personnel), de Mons (1 118 résistants reconnus parmi le personnel), du groupe plus restreint de Bruxelles (349 résistants reconnus parmi le personnel) et des membres du personnel résistants de la région de Malines, Louvain, Tirlemont et Landen (284 membres du personnel)[326].

Une première caractéristique est qu'il s'agit d'une résistance fragmentée, avec une multitude d'organisations différentes opérant en parallèle[327]. Ainsi, pas moins de 25 organisations de résistance différentes sont actives au sein des groupes de Liège-Mons-Bruxelles, et il en va de même pour la région de Malines. Ces trois groupes ont pour caractéristique commune d'être constitués de membres comptant une longue expérience de la résistance, au sein de laquelle ils se sont engagés relativement tôt: 68 % étaient déjà actifs dans la résistance depuis deux ou trois ans et 30 % depuis trois ou quatre ans. Les principales catégories professionnelles représentées dans ces trois groupes sont les machinistes et accompagnateurs de train (12 %), les signaleurs (5 %), les rédacteurs (5,9 %), les commis (5,6 %), les machinistes-wagonniers (4,3 %), les chauffeurs (3,5 %) et les agents postaux (3,1 %). Il est également intéressant de noter que 47 % de ces résistants travaillaient à la SNCB depuis au moins 20 ans, ce qui montre que même le personnel qui a gravi les échelons au sein de l'entreprise n'a pas hésité à s'engager dans la résistance. Ces personnes sont d'ailleurs relativement âgées par rapport à l'âge moyen des résistants belges en général. En 1942, plus de la moitié (57 %) des résistants parmi le personnel de la SNCB ont entre 37 et 50 ans.

5.2. Conclusion : La résistance organisée est très présente dans l'entreprise et est aussi profondément ramifiée, 6,9 % de l'effectif du personnel étant officiellement reconnus après la guerre comme résistants. La résistance excelle dans le sabotage et surtout dans le renseignement sur le transport allemand. Il s'agit de réseaux décentralisés et relativement fragmentés qui opèrent en parallèle. La plupart de ces résistants sont des membres du personnel d'un certain âge, qui travaillent depuis un certain temps pour l'entreprise.

5.3. La résistance quotidienne et la doctrine Galopin

5.3.1. La SNCB offre ainsi un exemple concret de la manière dont la doctrine Galopin peut être mise en pratique par le biais d'un système de rendement réduit. La SNCB combine une gestion centralisée (voire autoritaire) avec une exécution décentralisée (voire fragmentée). Même si une telle pratique n'est pas anormale en soi dans les grandes organisations, elle engendre une situation ambiguë pendant l'Occupation. Au sein de l'entreprise, on prend progressivement conscience de l'existence, à côté de la

[326] Florence Matteazzi, *Qui s'y frotte, s'y pique*; Ruben Lateur, *Het verzet.*
[327] Pour les chiffres en question, voir : Florence Matteazzi, *Qui s'y frotte, s'y pique*.

réalité officielle des instructions et des communiqués, d'une autre réalité peut-être plus légitime. La doctrine Galopin est donc appliquée de manière décentralisée au sein des services et des réseaux. Progressivement, une réalité alternative se développe dans l'ombre ; les sabotages et les retards acquièrent pour ainsi dire un caractère structurel, au nez et à la barbe des Allemands. Ce travail de l'ombre révèle une réalité complexe, empreinte de relations humaines nuancées, qu'il convient en fait d'examiner au niveau microéconomique et concret du lieu de travail.

5.3.2. À partir de l'hiver 1942-1943, le contexte militaire bascule et la plupart des individus modifient leur comportement. Au cours des deux dernières années d'occupation, l'entreprise souffre beaucoup des bombardements alliés et des attentats. Le trafic ferroviaire se militarise et la SNCB devient de plus en plus partie prenante de la lutte militaire. Plusieurs problèmes se posent.

(a) En tant qu'employeur, la SNCB ne peut plus garantir la sécurité de son personnel. Alors que, durant les premières années de la guerre, il était déjà délicat d'obliger le personnel à effectuer des services pour le compte des Allemands, cela devient tout bonnement problématique en 1943.

(b) La réparation de tous les dommages constitue une charge supplémentaire pour le personnel. Dans ce contexte, les Allemands imposent des conditions de travail de plus en plus dures, sans l'accord de la SNCB[328]. La HVD se base à cet effet sur l'ordonnance allemande du 13 octobre 1942, qui dispose qu'en situation d'urgence, il peut être dérogé temporairement à la législation sur le travail.

(c) Certains indices montrent également que l'occupant allemand perd le contrôle de la situation. Les chefs d'atelier allemands qui n'atteignent pas les quotas sont rapidement remplacés par Berlin, tandis que le personnel belge peut rester en place[329]. C'est également la raison pour laquelle la HVD est contrainte d'augmenter ses effectifs de 10 000 à 18 000 unités en 1944[330].

5.3.3. Le fonctionnement quotidien d'une entreprise mastodonte comme la SNCB offre une multitude de possibilités d'actions de résistance ponctuelle. Le nouveau système de gestion, mis en place en juin 1941, a un effet paradoxal : en plus d'une coopération plus étroite, il crée aussi les conditions d'une résistance. Perte de matériel, annonce erronée de destination, petits sabotages lors de la réparation d'une locomotive, sabotage de signaux, retards délibérés, dissimulation de messages destinés à la résistance dans les communications officielles, dissimulation d'outillage

[328] PV réunion de la HVD avec la direction de la SNCB, 5 juin 1944, *Dossier n° 9430, Vertongen,* SNCB-RA; *Dossier n° 4183, Challe H.J.J.,* SNCB-RA.
[329] 'Rapport relatif aux difficultés rencontrées pendant l'occupation allemande par M. Bertrand (277)', *Dossier N° 4122, Bertrand L.J.Gh.* SNCB-RA; Lettre Resch à Bertrand, 29 septembre 1945, *Dossier N° 4122, Bertrand L.J.Gh.*, SNCB-RA; Séance de la commission d'enquête 3 décembre 1946, déclaration M. Bertholet, *Dossier n° 4694, Puissant Franz Alfred,* SNCB-RA.
[330] *Absetzungsbericht für den Bezirk der HVD Brüssel*, *R 5-ANH. I/101 Bd. 5, Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen 1940 bis 1944, 1940 – 1954*, Bundesarchiv Berlin.

dans les trains de prisonniers, non-signalement de clandestins ou de réfugiés dans les trains, etc. : l'éventail des possibilités est large. Une autre forme de résistance quotidienne et occasionnelle consiste à retarder les transports allemands en ne leur accordant pas la priorité. Ce type de résistance occasionnelle dépend fortement de la situation spécifique, d'autant plus que les contrôles sont nombreux sur le lieu de travail. Pour travestir certains sabotages en accidents, il faut pouvoir compter sur le soutien des collègues. Par ailleurs, le sabotage des locomotives peut aussi avoir un impact négatif sur le transport belge. Au quotidien, il s'agit de trouver un bon équilibre entre les petits sabotages, une gestion stratégique du matériel et les horaires.

5.3.4. Une autre forme de sabotage consiste à ne pas appliquer de sanctions. Plus important encore est le soutien en faveur de l'absentéisme croissant du personnel à partir de 1943. Les arrêts de travail du personnel pour cause de maladie prennent des proportions épidémiques en 1944. Dans le groupe de Mons, près de 40 % du personnel est en arrêt de maladie à un moment donné. Une lettre du *Militärverwaltung* datée de mai 1944 évoque même une absence de 70 % des machinistes pour cause de maladie[331]. En 1943, un accord général tacite au sein de l'entreprise prévoit de soutenir ces absents, ce qui implique également une fraude aux certificats médicaux ou au système de pointage. En 1944, la direction refuse carrément de donner aux Allemands l'accès aux listes de noms. Les dirigeants de nombreux services soutiennent aussi l'engagement de leur personnel dans la résistance en leur apportant une aide matérielle ou en leur fournissant des alibis. Dans la pratique, le personnel (dirigeant) est donc censé, à partir de 1943, trouver lui-même le juste équilibre entre une productivité suffisante et les actes de sabotage.

(a) La direction générale est assurément impliquée dans le système global de retards et de diminution du rendement en 1944. Ainsi, le 17 mai 1944 (après l'arrestation de Rulot), plusieurs membres de la direction décident, en concertation clandestine avec la Société Générale, de retarder délibérément les travaux de réparation des infrastructures après les bombardements. Il s'agit surtout de retarder la réparation des ponts ferroviaires afin de compliquer le transport des chars.

(b) Toutes les déclarations et études d'après-guerre confirment cette diminution systématique de la productivité à partir de 1943. Il est difficile de chiffrer l'impact global de cette situation sur la production. Les chiffres, qui varient également d'une région ou d'un service à l'autre, sont impossibles à reconstituer car les données officielles ne sont pas fiables. Les heures de travail sont falsifiées[332]. La commission d'enquête mise en place après la guerre constate que les chiffres de production ont été falsifiés par les Allemands eux-mêmes, afin de faire croire à Berlin que les résultats sont positifs. Selon Paulin Dufour, le schéma de production de Salzinnes en 1943 et 1944 atteint environ 50 % de sa capacité réelle[333]. Selon une autre

[331] Lettre de la *Militärverwaltung* à la direction de la SNCB, 24 april 1944, *N° 756, E-2.02, Beleidsdocumenten NMBS WOII*, Arch. NMBS/SNCB
[332] Commission d'enquête PV du 6 juin 1946, *Dossier n° 4748, Schepers René,* SNCB-RA.
[333] 'Déclaration Dufour (n° 25)', Dossier n° 4328, Dufour Paulin, SNCB-RA.

estimation, la production de l'atelier de Salzinnes en 1943-1944 ne s'élève plus qu'à 30 % de ce qu'elle était en 1939[334]. Dans les ateliers du groupe de Liège, par exemple, les chiffres chutent brutalement, parfois de 50 %, surtout à partir de mai 1944[335]. La défense de Chantrell, directeur du matériel (depuis le début de 1943), utilise également le chiffre de 30 % de la productivité dans les ateliers[336]. Cette attitude est conforme à celle de bon nombre d'autres grandes entreprises ou secteurs. Sous l'Occupation, l'industrie sidérurgique belge ne produit plus que 25 % du chiffre d'avant-guerre, et ce avec un effectif de personnel globalement équivalent[337]. En 1942, 70 % de l'ensemble de la production de l'industrie de transformation sera destiné au marché belge et 26 % seulement sera destiné à l'Allemagne (4 % pour d'autres pays). Bien qu'il soit difficile d'avancer un chiffre global, en raison du manque de statistiques fiables et d'une grande variation locale par service, il semble que, pendant l'Occupation, la SNCB agit donc conformément à la doctrine Galopin en termes de production, de rendement et de transport.

5.3. Conclusion : La SNCB est un bel exemple d'application pratique de la doctrine Galopin sur le lieu de travail. Au sein de différents services et départements locaux, la production et les prestations de services sont systématiquement maintenues à un faible niveau à partir de 1943, grâce à de petits sabotages, des retards, un absentéisme massif et des fraudes aux heures de travail et aux chiffres de production. Il est impossible de chiffrer avec précision l'incidence économique de ces pratiques, notamment parce que les chiffres officiels ne sont pas fiables. S'il existe incontestablement des différences régionales, les estimations permettent néanmoins de supposer que, grâce à ce système décentralisé, la SNCB reste en tout cas en deçà du plafond imposé par la doctrine Galopin.

5.4. Pourquoi n'y a-t-il pas eu d'opposition aux déportations ?

Comment expliquer que, malgré la forte résistance observée au sein et autour de la SNCB, il n'y ait pas eu de résistance directe face à l'organisation des convois de déportation ?

5.4.1. La SNCB considère les trains de déportation comme une petite partie de la catégorie beaucoup plus vaste des transports effectués dans l'intérêt de l'Allemagne, ce que l'entreprise ferroviaire appelle généralement les « trains militaires ». La SNCB accepte dès 1940 d'effectuer ce genre de transports, prix inévitable de la collaboration avec les Allemands dans l'intérêt de la population belge. Sur la base de cette décision tacite, la SNCB accepte ensuite également d'exécuter d'autres ordres allemands non légaux. Au moment où les trains de déportation sont mis en place, la frontière cruciale

[334] Séance commission d'enquête, 11 juin 1946, *Dossier n° 4748, Schepers René,* SNCB-RA.
[335] 'Mémoire répondant aux divers faits qui me sont reprochés (…)', *Dossier n° 4580, Maréchal E.,* SNCB-RA.
[336] 'Conclusions pour M. Chantrell, directeur inculpé', Dossier n° 4184, Chantrell Augustin, SNCB-RA.
[337] Michaël De Vlaminck et Luc De Vos, *De Belgische industriëlen*, 135

a déjà été franchie aux yeux de beaucoup. L'avancée progressive vers les trains de déportation n'est ensuite même plus remise en question. Il s'agit donc d'un exemple classique de radicalisation progressive qui peut se produire dans le cadre d'un processus bureaucratique aveugle. Il est impossible de savoir quelles ont été les réactions du personnel ordinaire chargé de faire circuler les trains de déportation. Il est probable que seul le personnel « fiable » aux yeux des Allemands soit sélectionné pour ces missions. En tout état de cause, il n'y aura jamais de protestation de principe.

5.4.2. Pourquoi la SNCB ne se rend-elle pas compte qu'il s'agit en l'espèce d'une catégorie particulière de services ? Pendant l'Occupation, les trains spéciaux sont, pour l'entreprise, un dossier sans importance et même invisible, parmi les nombreux « vrais » problèmes. D'autres sujets de désaccord et d'autres intérêts sont bien plus importants pour la SNCB. Le fait que les trains de déportation ne soient jamais mentionnés dans les sources de l'épuration, même après la guerre, montre clairement qu'il n'est pas question d'une volonté délibérée de garder un secret, mais plutôt d'une indifférence ou, plus exactement, d'une incapacité à reconnaître ce fait comme quelque chose d'important et de spécifique. Il ne s'agit donc pas non plus nécessairement de xénophobie à l'égard des Juifs étrangers et des Roms, un élément d'explication mis en évidence dans le rapport « La Belgique docile » de 2007. La SNCB a la même attitude à l'égard des trains de déportation de résistants et de travailleurs forcés.

5.4.3. Dans ce cas, pourquoi la résistance organisée pendant l'Occupation n'agit-elle pas contre les trains de déportation ? Le principal élément de réponse est probablement que la plupart des groupes de résistance considéraient que l'arrêt des trains de déportation était trop dangereux et trop peu pratique, et que le risque n'en valait globalement pas la peine. Sous l'Occupation, la résistance doit toujours procéder à une délicate analyse coût-bénéfice entre le déploiement de ses rares ressources en hommes et en moyens, les dangers et les résultats. La résistance accorde la priorité aux actions dirigées contre les transports purement militaires, à savoir le ravitaillement allemand et les transports de troupes, ainsi que le confirme l'étude consacrée à la résistance dans la région cruciale de Malines, Louvain, Tirlemont et Landen[338]. Malgré la présence de nombreux groupes de résistance dans ces régions, le sabotage spécifique des trains de déportation n'apparaît pas du tout comme une priorité. La préférence est donnée aux petits sabotages dans les ateliers et aux services de renseignement (militaires). Les attentats de grande ampleur et spectaculaires restent rares dans cette région jusqu'à la fin de l'Occupation. Bien que le sabotage du travail obligatoire devienne l'une des grandes priorités de la Résistance à la fin de l'année 1942, il se concentre en particulier sur le processus de mise au travail, en prenant par exemple la forme d'attaques contre les maisons communales et les bureaux du travail. Dans tout ce système, les trains de déportation eux-mêmes ne sont pas la cible la plus vulnérable. La surveillance allemande et les prescriptions de sécurité sont extrêmement strictes, en particulier en ce qui concerne les *Sonderzüge*. Des fusillades de grande ampleur seraient, dans ce cas, quasiment

[338] Ruben Lateur, *Het verzet.*

inévitables. Saboter un train de l'intérieur, ou même le bloquer, mettrait également le personnel en danger. Et si un groupe important de prisonniers parvient à s'échapper, où pourra-t-il être accueilli ? Voilà pourquoi on se limite à une « petite résistance » face aux trains de déportation. Quant à savoir dans quelle mesure le personnel de la SNCB contribue à cacher des outils sous la paille des wagons de marchandises ou à ne pas fermer correctement les portes, il n'est pas possible de le déterminer[339]. Les outils semblent essentiellement avoir été introduits en contrebande depuis la caserne Dossin[340]. Il en va de même pour les conducteurs de trains qui ralentissent délibérément pour permettre aux gens de s'échapper. Ce fait est souvent relaté dans les déclarations d'après-guerre, mais il est impossible de le vérifier. Il convient enfin de mentionner le manque de connaissances sur l'extermination des Juifs et des Roms. Le secret qui entourait le programme d'extermination a assurément facilité l'indifférence, consciente ou non.

5.4. Conclusion : La résistance au sein et en dehors de la SNCB est peu enthousiaste à l'idée de mener des attaques directes contre les trains de déportation. Elle considère de telles attaques comme dangereuses et peu pratiques. La résistance se concentre sur le transport militaire allemand ainsi que sur les maillons faibles du système d'exploitation allemand.

5.5. L'attitude de la direction face à la résistance

5.5.1. À partir de 1943 en tout cas, la direction soutient tacitement la résistance organisée. Une grande partie de la direction et du cadre dirigeant s'engage d'ailleurs aussi dans cette résistance organisée. Cela vaut même pour les plus fervents partisans d'une coopération loyale avec les Allemands que sont Rulot et Bomans. Florence Matteazzi a ainsi pu identifier 335 résistants reconnus, dont Rulot, Bomans, Henning et Brahy (chef de groupe de Charleroi), à l'administration des directions (y compris la direction centrale) et parmi les cadres dirigeants. Dans ces administrations sont surtout concernés des rédacteurs (employés administratifs, 20,84 %), des commis (16,61 %) et des inspecteurs (près de 8 %). 53,7 % d'entre eux sont des membres du personnel possédant une ancienneté de plus de 20 ans à la SNCB. La résistance est surtout représentée au sein de la direction des Finances (32 % des 335 résistants identifiés), de la direction du Personnel (16 %) et de la direction du Matériel (13,9 %). Au sein de la petite direction générale, dix autres membres du personnel sont reconnus comme résistants au même titre que Rulot et Bomans. La plupart des membres des directions et des services dirigeants faisaient partie de l'Armée secrète (17,5 %), des Services de renseignement et d'action (16 %), des Milices patriotiques (15 %) et des Partisans armés (10,6 %).

5.5.2. Le directeur général reste formellement opposé à tout sabotage délibéré de la part du personnel, ce qui n'est pas tout à fait illogique. La position qui est la sienne ne l'autorise pas à cautionner ouvertement les sabotages. Plusieurs membres du cadre supérieur affirment aussi après la Libération que toutes les circulaires et les

[339] Laurence Schram, *Dossin,* 239-240.
[340] Idem*,* 235-237; Daniel Weyssow, Jo Struyven, Roland Baumann, *Paysages d'évasion,* 30.

avis menaçants adressés au personnel visaient surtout à satisfaire les Allemands[341]. Il y a un fond de vérité dans cette affirmation, dans la mesure où Rulot et ses circulaires contre le sabotage perdent rapidement leur légitimité. Sans doute une grande partie du personnel prend-il clairement et rapidement conscience qu'il incombe à chacun de faire ses propres choix. Néanmoins, la position de Rulot à l'égard des sabotages est sans équivoque : les membres du personnel peuvent démissionner pour « objection de conscience », mais ceux qui choisissent de rester en service et donc d'être payés doivent exécuter strictement le service[342]. C'est sur ce point que le directeur général Rulot s'éloigne progressivement, fin 1942, d'une grande part de son entreprise. Mais il s'implique pourtant lui-même dans la résistance. Il faut resituer l'engagement de Rulot dans la résistance dans le contexte changeant du moment et dans l'évolution de son état d'esprit. Il est possible qu'il ait eu très tôt des contacts avec la résistance[343]. Selon ses propres dires, il aurait préconisé très tôt le bombardement de l'atelier de Malines[344]. Narcisse Rulot a sans doute pu légitimer ce plaidoyer à ses propres yeux en se dessaisissant en quelque sorte de la responsabilité de l'acte et en la faisant endosser par les Alliés. En 1942, Rulot est recruté par l'organisation de résistance Mouvement national royaliste (MNR)[345], mais il ne semble pas avoir mené beaucoup d'activités de résistance. Rulot a certes de nombreux autres contacts avec la résistance, notamment avec son fils, Jacques Rulot, qui est d'abord membre de la Légion belge (plus tard connue sous le nom d'Armée secrète), puis des Partisans armés[346]. Le directeur Nachtergaele est lui aussi impliqué, en 1944, dans les projets (jamais réalisés) du service Boucle visant à paralyser le trafic ferroviaire[347].

5.5.3. Le réseau de résistance le plus important au niveau de la direction est sans aucun doute le réseau mis en place autour du directeur du personnel Paul Nolet de Brauwere van Steeland, qui devient membre du service de renseignement Zéro dès la fin août 1940 et du service Luc-Marc à partir de septembre 1941[348]. Il déploie un vaste réseau de résistance au sein et autour de la SNCB, notamment avec quatre

[341] PV déclaration de témoin Paul Louis Nicolas Ghilain, 3 mars 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB; PV interrogatoire Rulot, 16 décembre 1944, *Dossier C: Déclarations et productions de M. Rulot, Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[342] Principaux chefs d'accusation à charge de M. Rulot, Directeur général de la SNCB, *Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[343] Lettre de Henriquet à Van Geyt (chef de la commission d'enquête), 20 février 1945, *Témoins interpellés à la demande de M. Rulot, Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[344] Réponses de M. Pinsart (D/B 11fi), *Témoins interpellés à la demande de M. Rulot, Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB; Lettre de A. De Schryver à Van Geyt, 20 février 1945, *Témoins interpellés à la demande de M. Rulot, Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB
[345] Florence Matteazzi, *Qui s'y frotte, s'y pique*.
[346] Jacques Rulot, biographie, 5 décembre 1946, *Dossier de reconnaissance Partisans armés, n° 300*, Musée de la Résistance Anderlecht.
[347] Dossier 'activités patriotiques', *Dossier n° 4628, Nachtergaele Robert,* SNCB-RA.
[348] Florence Matteazzi, *Qui s'y frotte, s'y pique.*

membres de la délégation belge à l'EBD, dont René Henning, qui deviendra directeur général pendant un certain temps après la Libération. Maurice Dauby, chef du bureau des horaires belge à l'EBD à partir de mai 1942, est également membre de ce réseau. Celui-ci est stratégiquement ramifié en différents cadres et excelle dans la transmission de renseignements. Les membres de ce réseau contribuent grandement à la connaissance approfondie que les Alliés ont des transports allemands sur le réseau belge.

5.5.4. Créé en 1941, le Service social joue un rôle important à partir de 1942 en apportant un soutien financier et matériel aux clandestins et à la résistance, en particulier aux Partisans armés, au Mouvement national belge et à l'Armée secrète[349]. Cela implique des faux en écriture, la tenue d'une comptabilité noire et l'achat de nourriture au marché noir. La délivrance de faux papiers se poursuit jusqu'en avril 1944, date à laquelle la Sipo-SD découvre le pot aux roses[350]. Bomans, le chef du service social, opère lui aussi dans un réseau de renseignement à partir de novembre 1943[351].

5.5. Conclusion : La résistance organisée était également très bien représentée au sein des différentes directions, en particulier la direction du Personnel et la direction Finances. Il en résulte des contradictions majeures : Narcisse Rulot, qui désapprouve les sabotages par le personnel, devient membre de la résistance et prépare une grève nationale ; Jean-Louis Bomans, qui soutient le travail volontaire en Allemagne, fait de son Service social un instrument de soutien à la résistance. D'une manière générale, la vaste résistance qui s'est manifestée dans l'entreprise en 1942-1943 bénéficie du soutien plus ou moins explicite du cadre dirigeant.

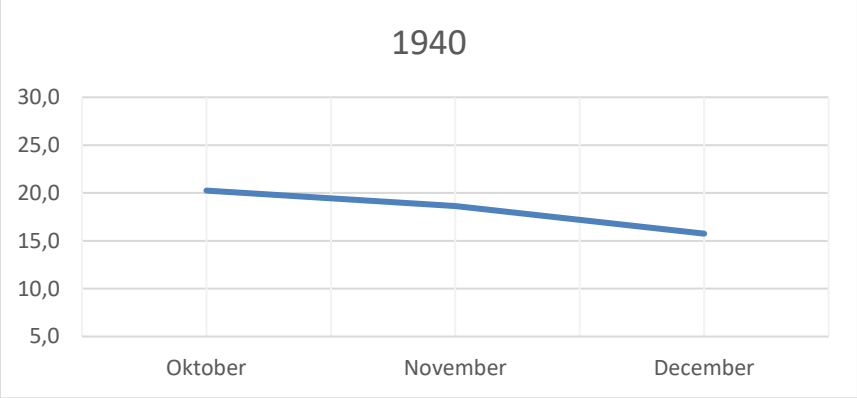
5.6. La part du transport allemand et la doctrine Galopin

5.6.1. Au cours des deux premières semaines de mars 1941, environ 25 à 26 % (selon la méthode de calcul) du trafic ferroviaire sur le territoire belge est effectué pour le compte de l'occupant allemand. On notera en particulier que la circulation des trains allemands en Belgique diminue par la suite. En ce qui concerne le kilométrage, la part du transport allemand est presque toujours inférieure à 15 % en 1942 et 1943, avant de remonter en mars 1944 seulement. En se basant sur les coûts, on obtient une part moyenne du transport allemand légèrement plus élevée de 17 % en 1941-1944 (après le pic de mars 1941 et avant le pic de mai-juin 1944). Bien que cela reste de l'ordre de la spéculation, la raison en semble évidente : à partir de mai et juin 1941, une grande partie du matériel roulant est prioritairement mobilisée pour la guerre sur le front de l'Est. En juin et août 1944, on atteint un nouveau pic, calculé sur la base

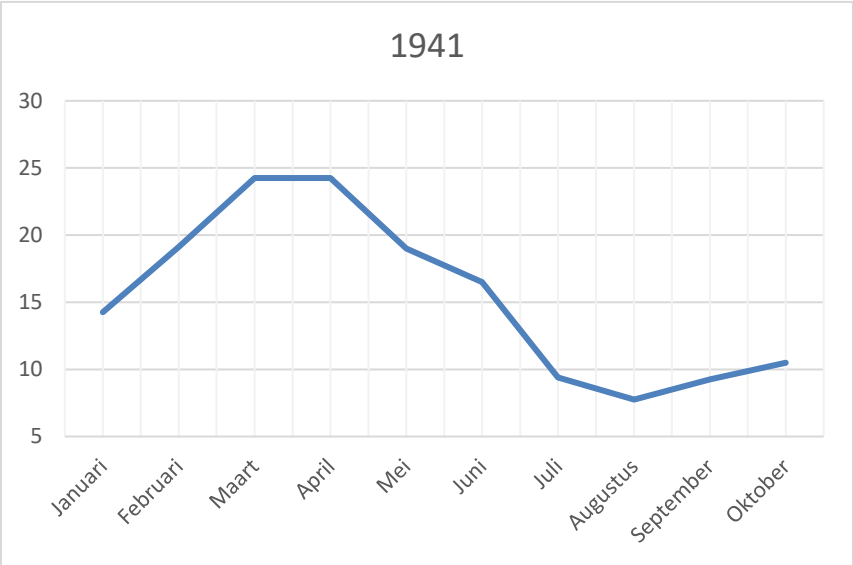
[349] 'Mémoire pour Messieurs les président et membres de la Commission de Révision', Dossier n° 6153, Bomans, SNCB-RA; Rapport Claeys, 14 février 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[350] Paul Van Heesvelde, *Vous considérant,* 481.
[351] Dossier personnel Jean-Louis Bomans (B195 D4018), *Archives Services de renseignement et d'action (AA1333*), CegeSoma/Archives de l'État.

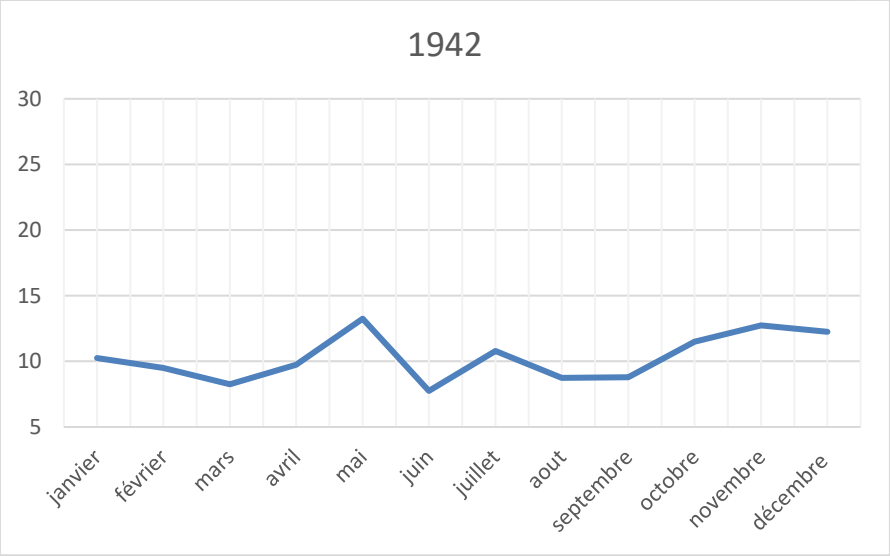
du nombre de kilomètres, de respectivement 18 % et 21 %. En se basant sur les coûts, on obtient un chiffre beaucoup plus élevé pour le pic de l'été 1944, avec 34 % en mai 1944 et 35 % en juin 1944[352]. Le nombre de trains et le poids du fret augmentent donc, mais ce n'est pas nécessairement le cas du kilométrage parcouru, qui reste sous contrôle. Le transport se déplace donc vers l'est. En chiffres absolus, il s'agit bien sûr toujours d'un volume énorme. Selon un courrier allemand, 5 à 6 millions de tonnes d'« *AWI-Güter* » (*« Allgemeine Wirtschaftstransporte*) partent ainsi chaque mois de la zone Bruxelles de la WVD (HVD à partir de juin 1942), alors que pour la zone Paris de la WVD, les chiffres restent constamment sous la barre du million de tonnes[353]. Il convient toutefois de signaler que la zone de Bruxelles comprend également les départements industriels français du Nord et du Pas-de-Calais, et pas uniquement la Belgique.

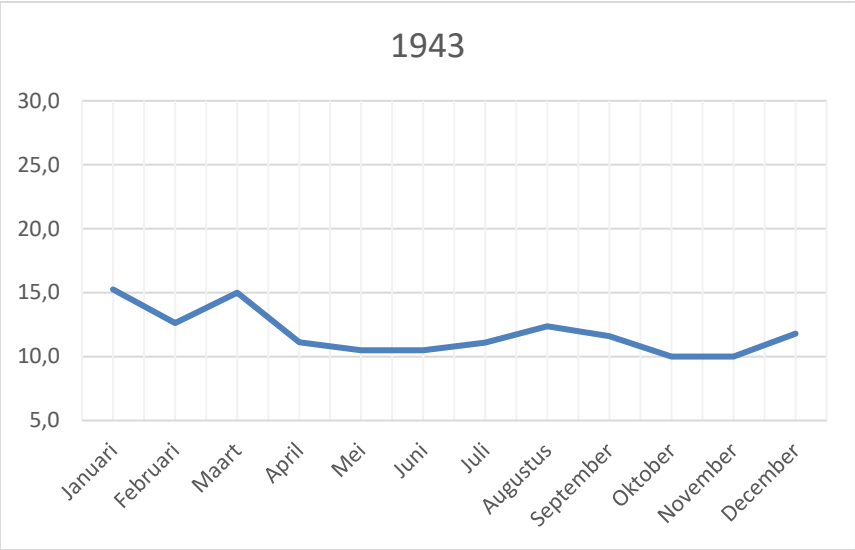
Graphiques de l'évolution du trafic ferroviaire pour le compte des autorités allemandes (calculée sur la base du nombre de kilomètres)[354]

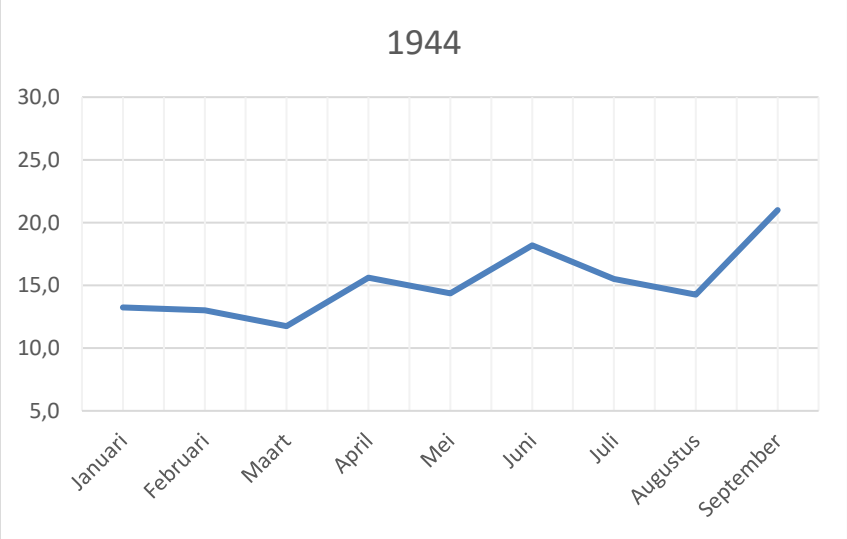


[352] Annexe graphiques Lettre directeur Delory, 29 mars 1945, *Dossier P – Documents divers. Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 2,* Arch. NMBS/SNCB.
[353] Vermerk O.U., 23 juin 1942 (*Wirtschaftsabteilung, Gruppe Transort*), *Wiederinbetriebnahme der Eisenbahnanlagen Brüssels*', *R 5-ANH. I/96, Besetzung der belgischen und französischen Eisenbahnstellen und Wiederaufnahme des Betriebes im Sommer 1940, 1940-1942, 1952-1954,* Bundesarchiv Berlin
[354] Annexe graphiques Lettre directeur Delory, 29 mars 1945, *Dossier P – Documents divers. Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 2,* Arch. NMBS/SNCB.

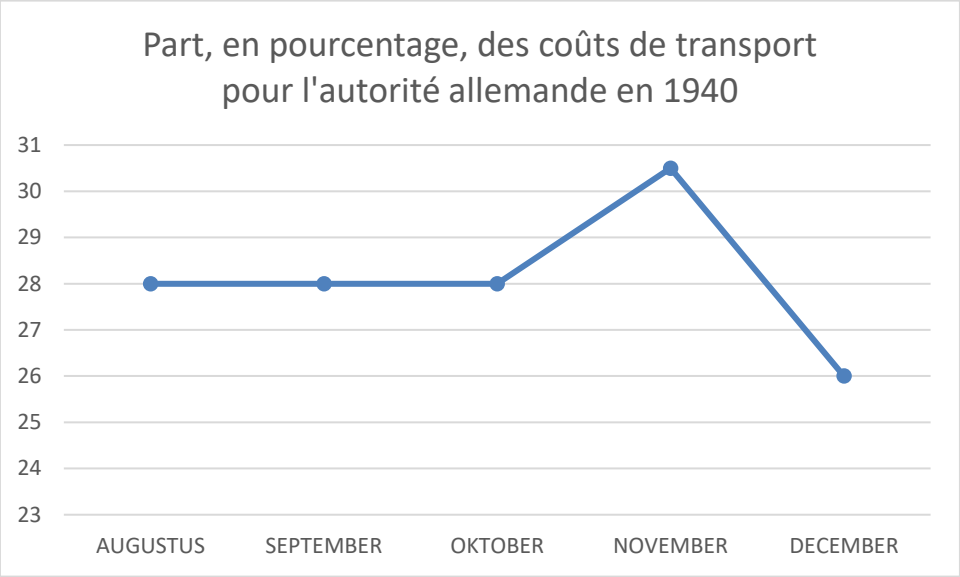

1941
30
25
20
15
10
5
Januari
Februari
Maart
April
Mei
Juni
Juli
Augustus
September
Oktober

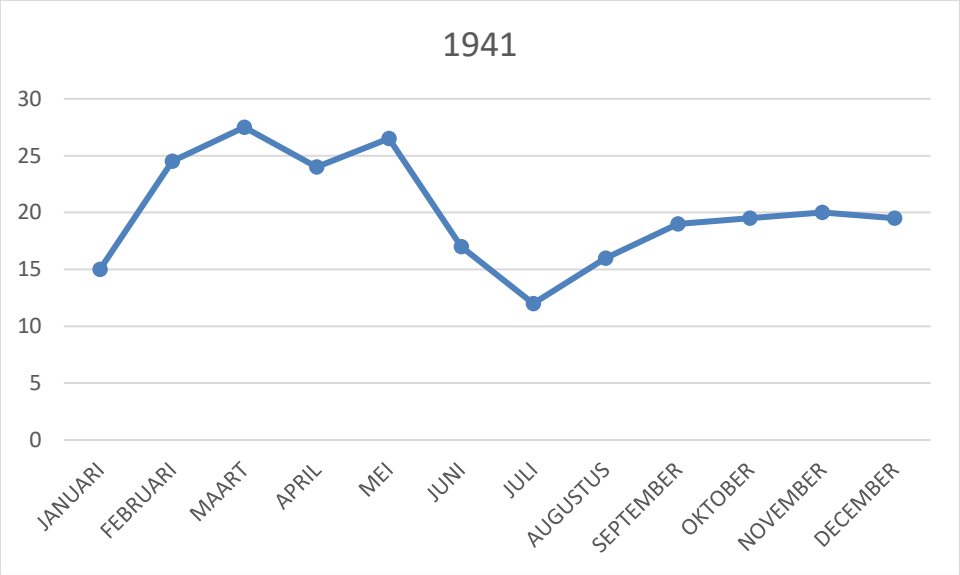

1942
30
25
20
15
10
5
janvier
février
mars
avril
mai
juin
juillet
aout
septembre
octobre
novembre
décembre


1943
30,0
25,0
20,0
15,0
10,0
5,0
Januari
Februari
Maart
April
Mei
Juni
Juli
Augustus
September
Oktober
November
December

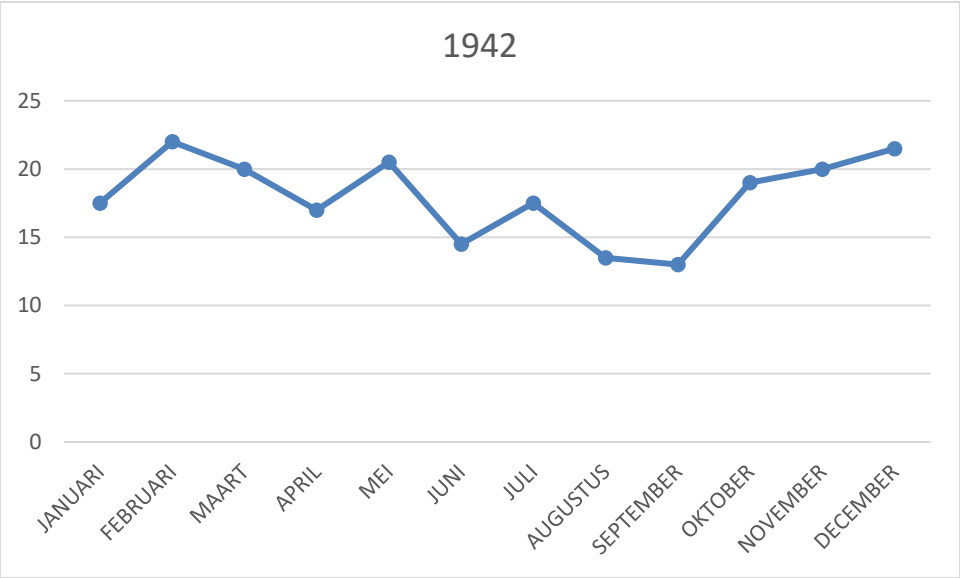

1944
30,0
25,0
20,0
15,0
10,0
5,0
Januari
Februari
Maart
April
Mei
Juni
Juli
Augustus
September

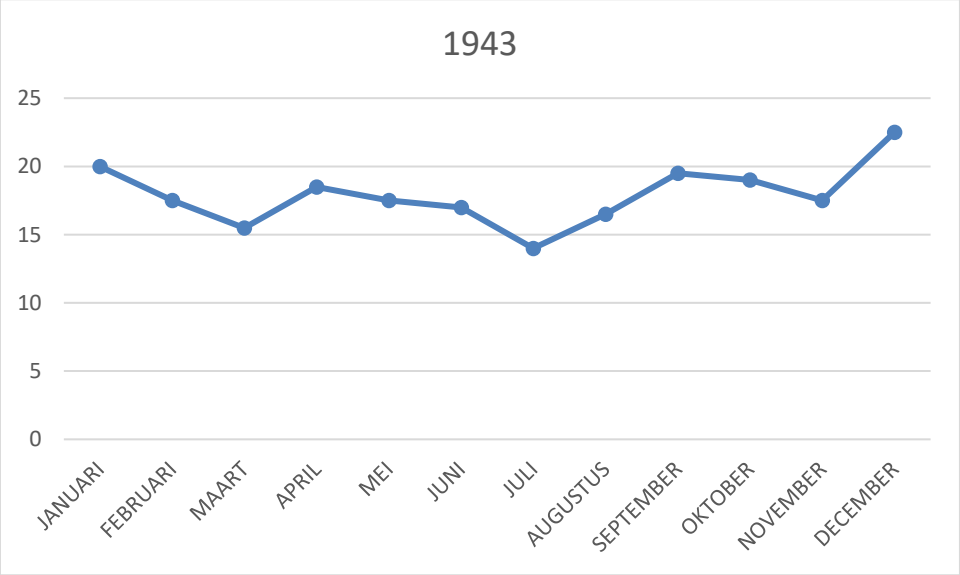
Graphiques illustrant la part en pourcentage des transports effectués pour le compte de l'autorité allemande (calculée sur la base des coûts) [355]

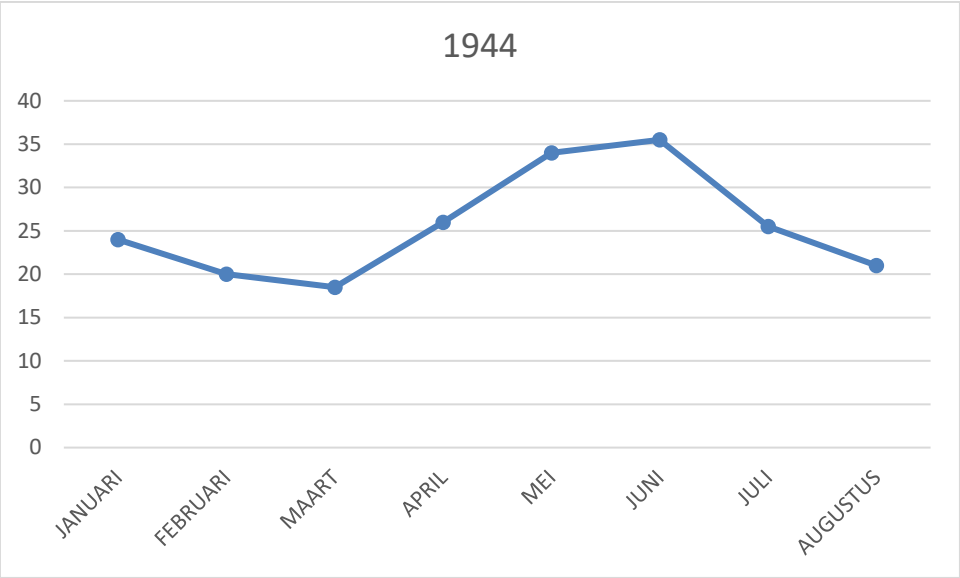


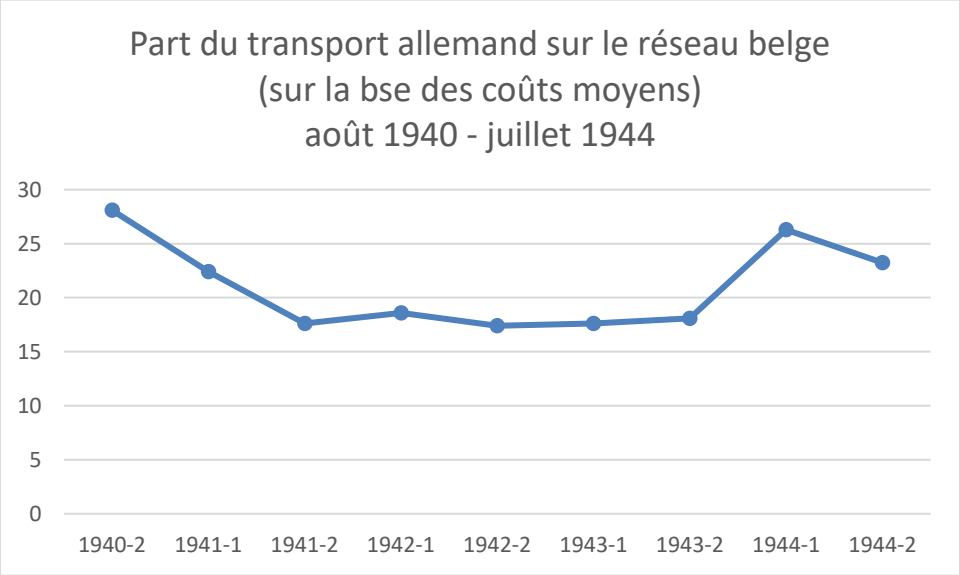


[355] Annexe graphiques Lettre directeur Delory, 29 mars 1945, *Dossier P – Documents divers. Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 2,* Arch. NMBS/SNCB.


1942
25
20
15
10
5
0
JANUARI
FEBRUARI
MAART
APRIL
MEI
JUNI
JULI
AUGUSTUS
SEPTEMBER
OKTOBER
NOVEMBER
DECEMBER


1943
25
20
15
10
5
0
JANUARI
FEBRUARI
MAART
APRIL
MEI
JUNI
JULI
AUGUSTUS
SEPTEMBER
OKTOBER
NOVEMBER
DECEMBER





5.6.2. Ces chiffres illustrent seulement les transports effectués pour le compte de l'Allemagne sur le territoire belge. Ce que ces chiffres ne montrent pas, c'est la part du matériel roulant belge qui est mobilisée en Allemagne ou ailleurs. Fin 1942, il apparaît que 45 % seulement des 101 305 wagons disponibles circulent sur le réseau belge, alors que la moyenne était encore de 82 % avant l'Occupation[356]. Cela signifie qu'à la fin de l'année 1942, après d'importantes « saisies » par la *Reichsbahn*, plus de la moitié du matériel tracté belge était utilisée en Allemagne ou dans d'autres

[356] PV réunion du comité permanent, 4 décembre 1942, *B.C. Notules Doos 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB

pays. Il s'agit évidemment d'une perte importante. Par ailleurs, il convient de noter que de nombreux wagons et fourgons étrangers circulent aussi en Belgique. En janvier 1943, par exemple, ceux-ci sont au nombre de 58 695[357]. L'échange de matériel roulant, volet essentiel de la coopération internationale d'avant-guerre, perdure sous l'Occupation.

5.6. Conclusion : Le pic de la part du transport allemand en Belgique se situe en mars 1941, à hauteur de 27 à 30 % (selon la méthode de calcul) du trafic ferroviaire sur le réseau belge. Entre mars 1941 et mai 1944, la part moyenne du transport allemand sur le réseau belge oscille entre 15 et 17 %. Entre mai et août 1944, cette proportion remonte à environ 20 % (nombre de kilomètres) et 30 % (part des coûts).

5.7. Dénouement

5.7.1. Début février 1944, Rulot élabore un plan de grève nationale de toute l'entreprise[358], qu'il remet au gouvernement belge à Londres[359]. Celui-ci accepte, en mars 1944, que l'État se porte garant pour le paiement d'une indemnité à 80 000 membres du personnel en cas de grève nationale[360]. Pourquoi, contrairement aux Pays-Bas, la Belgique n'organise-t-elle finalement pas une telle grève nationale ? Premièrement, Rulot est arrêté par les Allemands en février 1944. L'approbation de principe du gouvernement belge lui parvient trop tard[361]. Deuxièmement, l'avancée alliée en août 1944 sera si rapide que les Alliés eux-mêmes jugeront une grève nationale inutile et opteront plutôt pour un sabotage maximal[362].

5.7.2. Le directeur général Narcisse Rulot et le directeur René Henning sont arrêtés par les Allemands le 19 février 1944. La raison en est l'obstructionnisme croissant de Rulot dans une série d'affaires. Malgré cet obstructionnisme, devenu régulier à partir de la fin 1942, Rulot est resté longtemps en fonction. Selon toute vraisemblance, le

[357] PV réunion du comité permanent, 5 février 1943, *B.C. Notulen Doos 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB

[358] Lettres de 'Hector', 28 février 1944, et du Major Deacon, 24 mars 1944, *Dossier n° 2/XII g.–109 'Action du personnel des chemins de fer au moment de la libération du pays',* Archives Sûreté de l'État à Londres, Archives générales du Royaume.

[359] PV déclaration de témoin Antoine Delfosse, 1er février 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.

[360] Note au ministre de la Justice, 7 février 1944, Dossier n° 2/XII g. Action du personnel des chemins de fer (…). Soutien aux cheminots réfractaires, *Haut commissariat à la sûreté de l'État durant sa présence à Londres*, Archives de l'État.

[361] Note au ministre de la Justice, 7 février 1944, *Dossier n° 2/XII g.–109 'Action du personnel' (…),* Archives Sûreté de l'État à Londres, Archives générales du Royaume.

[362] Notes d'audience pour M. Narcisse Rulot, *Archives Emiel De Winter (AA652),* CegeSoma/Archives del'État; PV déclaration de témoin Antoine Delfosse, 1er février 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.

fait que les Allemands le tolèrent malgré tout aussi longtemps s'explique par la volonté de maintenir une stabilité et par la crainte de grèves ou de tensions sociales. Il n'y a d'ailleurs aucune alternative dans l'immédiat[363]. Le directeur général adjoint Gaeremynck reprend temporairement les fonctions de Rulot sur la suggestion des Allemands.

5.7.3. L'influence du comité de direction s'accroît sous la direction de Gaeremynck, directeur général faisant fonction. Le comité de direction envisage de démissionner collectivement après l'arrestation de Rulot, mais il renonce finalement, car il n'y aurait aucun avantage à en tirer[364]. En mai 1944, le conseil d'administration rédige une brève déclaration dans laquelle il défend son attitude sous l'Occupation[365]. Entre-temps, une possible libération est en vue. Au cours des cinq derniers mois de l'Occupation, la direction s'oppose autant qu'elle le peut aux tentatives allemandes de mieux contrôler le personnel. Comme nous l'avons vu, elle refuse de lutter contre l'absentéisme général et soutient la clandestinité massive du personnel. Les cinq derniers mois de l'Occupation dégénèrent en fait en une lutte ouverte entre la SNCB et les Allemands. La résistance enclenche la vitesse supérieure au cours de l'été 1944. Sur la seule période du 16 au 31 juillet 1944, pas moins de 138 sabotages lourds sont perpétrés contre les chemins de fer, essentiellement dans la zone industrielle de Charleroi[366]. Le 29 avril 1944, le conseil des ministres décide que les salaires des cheminots licenciés ou entrés dans la clandestinité pour des raisons patriotiques continueront à être versés[367]. Il est également décidé que tout dommage éventuel résultant d'actes de résistance sera considéré comme un accident du travail. Ces informations sont diffusées dans l'entreprise par les canaux de la résistance.

5.7.4. Après l'offensive alliée du 6 juin 1944, le comité de direction décide de rester en place étant donné qu'il ne peut pas décréter une grève nationale sans un ordre explicite du gouvernement belge. Cet ordre ne viendra jamais[368]. Le comité de direction réexamine la coopération avec l'occupant à la lumière de la nouvelle situation militaire. Il souhaite que le personnel belge du bureau des horaires n'assume

[363] PV interrogatoire Rulot, 16 décembre 1944, *Dossier C: Déclarations et productions de M. Rulot, Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[364] 'Arrestation de M. Rulot, DG de la Société Générale des chemins de fer belges (…)' *Dossier n° 2/XII g. Action du personnel des chemins de fer (…). Soutien aux cheminots réfractaires*, *Haut commissariat à la sûreté de l'État durant sa présence à Londres*, Archives de l'État.
[365] Document D17a, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[366] *Rapport Sipo-SD 16-31.07.1944 (R.696 TR.240002),* Service Archives des Victimes de la Guerre, Archives de l'État.
[367] *Dossier n° 2/XII g. Action du personnel des chemins de fer (…). Soutien aux cheminots réfractaires, Haut commissariat à la sûreté de l'État durant sa présence à Londres*, Archives de l'État.
[368] 'Mémoire pour Messieurs les président et membres de la Commission de Révision', Dossier n° 6153, Bomans, SNCB-RA.

plus la responsabilité des services allemands[369], ce que les Allemands refusent[370]. Le comité de direction veut aussi que les transports allemands soient désormais de nouveau assurés par du personnel allemand et à l'aide de matériel allemand. Une fois encore, les Allemands refusent. Nous pouvons supposer que, par cette double demande clairement irréaliste, le comité de direction entend avant tout se protéger stratégiquement.

Le 11 août 1944, les Allemands demandent s'ils pourront compter sur la SNCB lorsque les Alliés entreront en Belgique. Le 24 août 1944, le comité de direction fait savoir que dans ce cas, il ne pourra plus exécuter les ordres allemands, pour des raisons « juridiques et morales »[371]. Il se réfère explicitement en cela à l'ordre de reprise du 22 juin 1940 et rappelle que la coopération avait été acceptée à condition que le personnel de la SNCB puisse respecter le devoir de fidélité envers la patrie. Le comité de direction annonce à présent sans détour que la SNCB n'effectuera plus de transports allemands à caractère militaire. Le premier refus clair d'effectuer ces transports militaires date donc du 24 août 1944.

5.7. Conclusion : Il existe un plan élaboré pour la grève nationale de la SNCB avec un engagement financier du gouvernement belge, mais ce plan ne sera jamais mis en œuvre. Après l'arrestation du directeur général Rulot, la direction tente de saboter passivement l'occupation, tandis que la HVD elle-même perd le contrôle de l'entreprise. La direction de la SNCB change d'attitude après le 6 juin 1944, mais il faudra attendre jusqu'au 24 août 1944 pour la voir refuser ouvertement d'assurer la circulation de trains militaires allemands.

5.8. Épuration de l'entreprise

5.8.1. Nous nous sommes penchés principalement sur les procédures d'épuration internes car, s'agissant du personnel de la SNCB, elles sont plus approfondies et plus étendues que les procédures judiciaires. L'épuration de la direction a déjà été préparée au cours de l'Occupation par la résistance et les syndicats. Elle prend une tournure conflictuelle de septembre à novembre 1944, car Rulot refuse de faire un pas de côté. Le conseil d'administration s'oppose ouvertement au ministre socialiste Ernest Rongvaux, ce qui amène le conseil des ministres à suspendre l'ensemble du conseil d'administration de la SNCB par mesure d'ordre. L'enquête disciplinaire sur le directeur général Rulot est confiée à la Commission d'enquête nationale (arrêté du Régent du 26 octobre 1944), qui enquête également sur les secrétaires généraux. Il

[369] PV réunion du comité permanenet, 14 juillet 1944, *B.C. Notulen Doos 2 1937-1941,* Arch. NMBS/SNCB.
[370] PV réunion de Gaeremynck et Nachtergaele avec Jacobshagen (chef de la HVD), 21 juillet 1944, *Dossier n° 4628, Nachtergaele Robert, Archives de la SNCB. Service du personnel. Dossiers concernant la Deuxième Guerre mondiale,* Archives de l'État.
[371] Note de la direction générale à la *Hauptverkehrsdirektion,* 24 août 1944, *n° 756, E-2.02, Beleidsdocumenten NMBS WOII*, Arch. NMBS/SNCB.

est à noter que le président de la commission d'enquête, Paul Tschoffen, est lui-même membre du Comité Galopin sous l'Occupation et est donc, dans un certain sens, juge et partie. Les enquêtes sur les secrétaires généraux Castiau et Claeys sont clôturées assez rapidement, aucun des deux fonctionnaires n'étant sanctionné. Dans les deux cas, la SNCB n'est qu'un petit élément du dossier ; dans le cas de Castiau, les chemins de fer ne sont même pas mentionnés dans le rapport final[372]. Le fait que les deux secrétaires généraux se soient écartés de l'entreprise pendant l'Occupation joue en leur faveur. Rulot, lui, fait l'objet d'une enquête beaucoup plus approfondie et détaillée.

5.8.2. Une enquête judiciaire collective est également ouverte à l'encontre de Rulot, Bomans et Schotte, membres de la direction générale. L'auditorat militaire compétent à Bruxelles décide d'emblée de ne pas prononcer de condamnation. L'on peut supposer qu'il préfère déléguer la sanction à l'épuration interne et, donc, aux enquêtes disciplinaires de la SNCB[373]. Le transport pour le compte des Allemands ne fait pas partie de cette enquête judiciaire sur Rulot, Bomans et Schotte. En revanche, une enquête judiciaire distincte est ouverte à l'encontre de la Centrale de transport belge, qui transportait des internés en camion pour le compte des Allemands. Des camionneurs belges ont, tout comme la SNCB, transporté des Juifs, des travailleurs forcés et des prisonniers politiques. Après la Libération, le tribunal conclut que ces chauffeurs ont travaillé dans le cadre d'une « réquisition régulière »[374]. Cet aspect n'est donc pas examiné pour la SNCB, mais l'on peut supposer que la conclusion n'aurait pas été différente pour l'entreprise ferroviaire.

(a) Le 28 décembre 1945, les poursuites contre Rulot sont abandonnées (comme ce fut le cas pour Bomans et Schotte peu de temps auparavant). Une enquête judiciaire est toutefois ouverte à l'encontre de la SNCB en tant qu'entreprise. Dans le cadre de cette enquête sont par ailleurs collectées des données sur les paiements allemands à la SNCB. Comme déjà signalé, il ne s'agit pas d'une véritable enquête[375] et les choses ne vont guère plus loin qu'une collecte de documentation. L'auditeur militaire compétent ne pousse pas les recherches jusqu'à une véritable analyse ou une conclusion évidente. En réalité, le matériel documentaire collecté reste lettre morte. Cette enquête judiciaire sur la SNCB est classée sans suite le 3 juin 1947.

(b) L'enquête administrative dont Rulot fait l'objet dans le cadre du processus d'épuration est menée en profondeur. Rulot se défend essentiellement à l'aide d'arguments issus de la doctrine Galopin : les concessions « inadmissibles » à

[372] Kris van der Aar, *Vous avez peur.*
[373] 'Ordonnance de non-lieu' de Rulot, Paul Loicq, 28 décembre 1945, *Dossier judiciaire 10/44 SNCFB, (Rulot-Bomans-Schotte),* Archives de la justice militaire, Archives de l'État.
[374] Copie du rapport provisoire concernant : Vervoercentrale en vervoerbureau n.v., 8 novembre 1945, *Dossier Vervoercentrale en Vervoerbureau n° 3769/45,* Archives de la justice militaire, Archives de l'État.
[375] *1945 – Bru/Bxl AM SS ZG KA Firmes n° 36837 (Chemins de fer belges),* Archives de la justice militaire, Archives de l'État.

l'occupant étaient inévitables dans l'intérêt du ravitaillement belge. De nombreux membres du cadre dirigeant, parmi lesquels le secrétaire général Claeys, se montrent critiques à l'égard de Rulot[376]. Bien que la commission puisse admettre dans une certaine mesure la politique du moindre mal, il apparaît sans doute rapidement que la position de Rulot en tant que directeur général de cette importante entreprise était devenue intenable. Une grande partie du personnel, du cadre dirigeant et du nouveau conseil d'administration ne le soutient plus. Qui plus est, Rulot est âgé de 62 ans en 1945, et la retraite n'est plus très loin. On lui propose de démissionner pour « raisons de santé », mais il refuse cette élégante porte de sortie. Narcisse Rulot se voit finalement infliger une « réprimande sévère ». Le conseil d'administration décide alors de sa « mise en disponibilité »[377], ce qui signifie concrètement qu'il continuera à être payé pendant plusieurs années sans devoir travailler, jusqu'à sa mise à la retraite le 1er février 1948. Rulot contestera cette sanction pendant de nombreuses années. Pour rétablir son honneur, il rédige également un long mémoire en défense après la guerre. Dans ce document, il ne consacre pas un mot aux déportations de travailleurs forcés, de prisonniers politiques et de personnes persécutées pour motifs raciaux (Juifs et Roms). Comme on le voit, cette question restera un non-sujet, même des années après la Libération.

5.8.3. L'épuration se poursuit parmi le cadre dirigeant. Sur les 228 cadres supérieurs que nous avons identifiés - membres de la direction, membres du conseil d'administration, ingénieurs en chef, inspecteurs en chef, chefs de groupe et leurs ingénieurs en chef - 43 (soit 19 %) font l'objet d'une enquête disciplinaire pour comportement antipatriotique[378] et 17 sont finalement acquittés. Les autres se voient infliger une sanction : rétrogradation (13), réprimande (7), licenciement (3), blâme (1), mutation (1) et mise en disponibilité (1). La plupart des épurations ont lieu dans les directions Exploitation, Matériel et Voie.

(a) Bomans est licencié (« démis de ses fonctions ») le 31 juillet 1947. Il est le plus haut fonctionnaire de la SNCB à être démis de ses fonctions dans le cadre de l'épuration. La SNCB clôture ainsi le dossier délicat du Service social. La sanction est confirmée en appel en 1953, mais Bomans conserve le bénéfice d'une allocation jusqu'à la date de sa mise à la retraite prévue en 1960[379].

(b) Charles Lemaire, directeur de la Voie, est rétrogradé pour une durée indéterminée le 18 juillet 1947. Il est d'ailleurs le seul membre de l'administration de la direction de la Voie à être sanctionné. La résistance a été très forte au sein de cette direction.

---

[376] Rapport Claeys, 14 février 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[377] Une 'mise en disponibilité' de fonctionnaires est réglée par l'arrêté royal du 30 mars 1939.
[378] Florence Matteazzi, *Qui s'y frotte, s'y pique.*
[379] Note du directeur du personnel au directeur général, 9 août 1957, Dossier n° 6153, Bomans, *Archives de la SNCB. Service du personnel. Dossiers concernant la Deuxième Guerre mondiale,* Archives de l'État.

(c) Le directeur Augustin Chantrell (Matériel) est lui aussi rétrogradé pour une durée indéterminée le 24 décembre 1947[380]. Il conserve néanmoins la majeure partie de son allocation de pension.

(d) Robert Nachtergaele, directeur de l'Exploitation, et Parisse, ingénieur en chef et adjoint au directeur du Matériel Chantrell, sont « mis en disponibilité par retrait d'emploi » le 12 octobre 1945. Des personnalités clés de la résistance comme Henning et le premier inspecteur Emile Brixhe travaillaient au sein de la direction Exploitation. Brixhe se voit infliger une réprimande sévère pour un incident ayant entraîné la mort d'un résistant.

(e) Nachtergaele et Parisse sont tous deux rétrogradés le 18 juillet 1947, ce qui n'est pas sans conséquence sur le montant de leur pension[381]. Cette sanction sera revue en mai 1952.

(f) Oktaaf Gaeremynck, qui avait été nommé directeur général adjoint en novembre 1940 et avait succédé à Rulot après son arrestation en février 1944, ne se voit infliger, après enquête, aucune sanction disciplinaire. Il est cependant « mis en disponibilité par retrait d'emploi » le 12 octobre 1945[382]. Le conseil d'administration estime que sa réintégration sur le lieu de travail provoquerait des troubles parmi les collègues et qu'il est préférable, dans l'intérêt du service, qu'il ne reprenne pas le travail[383].

(g) La plupart des membres de la direction évincés à la suite de l'épuration ont soutenu la résistance ou sont même des membres reconnus de la résistance. C'est notamment le cas de Rulot, Bomans et Brixhe.

(h) Les responsables des directions des Finances et Personnel ne sont pas sanctionnés. Le directeur des Finances Fernand Delory deviendra même directeur général de la SNCB de 1946 à 1952[384]. Le directeur du Personnel Nolet de Brauwere conserve sa fonction.

5.8.4. En ce qui concerne l'épuration au sein du reste de l'entreprise : l'arrêté du Régent du 25 septembre 1944 institue des commissions d'enquête pour les fonctionnaires de l'État. Le 24 mars 1945, la Commission paritaire de la SNCB crée dix commissions d'enquête régionales chargées de formuler un avis motivé sur les membres du personnel faisant l'objet d'une enquête. La décision finale appartient à

[380] 'Disponibilité par retrait d'emploi dans l'intérêt du service', Note pour le directeur général, 30 mai 1950 et mars 1951, *Dossier n° 4184, Chantrell Augustin*, SNCB-RA.
[381] 'Incivisme – situation de deux fonctionnaires', 17 mai 1952, *Dossier n° 4628, Nachtergaele Robert,* SNCB-RA.
[382] Lettre de la direction et du comité permanent à Gaeremynck, 8 janvier 1948, *Dossier n° 7246, Gaeremynck Oktaaf*, SNCB-RA.
[383] Lettre du conseil d'administration à Gaeremynck, 24 octobre 1945, *Dossier n° 7246, Gaeremynck Oktaaf,* SNCB-RA.
[384] Florence Matteazzi, *Qui s'y frotte, s'y pique*.

une délégation du conseil d'administration. Le ministre des Communications signe la sanction disciplinaire éventuelle. La notion de « comportement antipatriotique » n'est légalement définie nulle part. La SNCB appliquera son droit disciplinaire existant à la période d'occupation. Une sorte d'« échelle de sanctions » officielle élaborée le 20 novembre 1944 établit un lien entre 21 formes différentes de comportement antipatriotique et les cinq grandes sanctions existantes (révocation, rétrogradation, retard dans l'avancement de grade, admonestation sévère ou simple et mutation). L'exécution de certains services pour l'occupant allemand ne figure pas dans l'échelle des sanctions. La seule forme de comportement qui pourrait y être liée est le travail volontaire en Allemagne.

(a) D'une manière très générale, les plaintes peuvent être subdivisées en trois grandes catégories : faits politiques ou sympathie proallemande, excès de zèle et soutien trop marqué au rendement (contrecarrant ainsi la résistance) et excès de sévérité à l'égard du personnel subordonné. Nous pouvons y ajouter une quatrième catégorie, celle des dénonciations : des collègues se dénoncent mutuellement auprès d'instances allemandes. Le principal motif de dénonciation est certainement ce qu'on appelle l' « excès de zèle » du personnel, couplé à la stricte application des règles. Le personnel a donc un rôle important à jouer dans cette épuration. Dans une large mesure, on en arrive ainsi à une situation où des membres du personnel dirigeant sont jugés par leurs subordonnés. La culture de travail stricte et hiérarchisée joue en défaveur de la SNCB après la guerre. Les commissions d'enquête semblent parfaitement conscientes du risque de règlements de comptes. De manière générale, on se serre les coudes et les membres du personnel font finalement toujours preuve d'une grande compréhension pour le personnel dirigeant. En revanche, les plaintes concernant des faits politiques comme l'appartenance au VNV (*Vlaams Nationaal Verbond*) ou au mouvement rexiste sont moins délicates à traiter. Un licenciement pur et simple n'est finalement décidé que lorsqu'une personne a été très clairement active au sein d'un mouvement de collaboration. Bien souvent, la simple appartenance au syndicat unitaire collaborationniste UTMI n'est d'ailleurs même pas évoquée dans les commissions d'épuration. La SNCB identifie, après la guerre, 3 716 dossiers individuels de travailleurs affiliés à l'UTMI. Une grande partie de ces dossiers sont classés sans suite par la commission paritaire et ne sont donc pas transmis aux commissions d'épuration. Seuls les membres actifs et dirigeants de l'UTMI collaborationniste sont sanctionnés[385].

(b) De manière générale, l'épuration au sein de la SNCB est clémente. Une enquête est ouverte concernant 2 985 membres du personnel (soit environ 3 % des effectifs). Il en résulte des sanctions pour 2 060 travailleurs de la SNCB (2,1 %). 925 travailleurs (31 % des dossiers disciplinaires) ne se voient finalement infliger aucune sanction. 730 membres du personnel (24,5 % des dossiers disciplinaires) sont révoqués (licenciement) et 501 sont suspendus. Au total donc, 0,8 % seulement du personnel de la SNCB est licencié dans le cadre de l'épuration. La SNCB ne profite donc pas de l'épuration pour opérer un grand remaniement interne, sauf au sein de la direction. Il est possible que l'importance économique de la SNCB ait joué un rôle dans cette approche pragmatique. Il convient probablement d'éviter de désorganiser

[385] *Dossier n° 6242, Brusselmans Frans,* SNCB-RA.

complètement l'entreprise en licenciant ou en démotivant un trop grand nombre de membres du personnel qualifiés.

(c) Dans les dizaines de milliers de documents des enquêtes d'épuration menées après la guerre au sujet des secrétaires généraux et de Rulot, deux petites mentions à peine concernent les déportations. Dans les deux cas, elles sont dénuées de pertinence pour la présente étude. Aucun des dossiers d'épuration concernant les des cadres supérieurs dirigeants et l'échantillon du personnel subordonné ne fait mention des trains de déportation. Même dans les nombreux articles de la presse résistante, le terme « déportation » n'est utilisé qu'au sens de travail forcé. La déportation des Juifs, des Roms, des prisonniers politiques et des personnes soumises au travail obligatoire échappe complètement aux radars des enquêtes judiciaires et administratives d'après-guerre. L'indifférence perdure donc au cours des premières décennies de l'après-guerre. La tendance ne s'inversera en fait qu'à partir des années 1990 et 2000.

(d) La question de savoir si les sanctions infligées à une partie de la direction étaient justifiées ou non relève d'une appréciation subjective, même si certaines considérations stratégiques jouent un rôle en l'espèce. Après septembre 1944, deux camps se dessinent clairement au sein de la direction. La partie 'brûlée' de la direction est tenue pour responsable de la politique de coopération et est écartée. C'est inévitable, dans la mesure où Rulot et plusieurs autres membres de la direction portent une responsabilité réelle. C'est en tout cas Rulot qui a pris toutes les décisions importantes pendant l'Occupation. On peut en particulier se poser des questions sur l'autorité de tutelle politique et les secrétaires généraux compétents. Bien qu'ils refusent de prendre leurs responsabilités pendant l'Occupation, ils font invariablement passer le message que Rulot est sur la bonne voie en ce qui concerne les grandes questions de principe. Les secrétaires généraux poussent parfois Rulot à exécuter les ordres allemands. Il n'est nullement tenu compte de cette influence des secrétaires généraux dans les enquêtes d'épuration, le but étant avant tout d'éviter de saper la légitimité d'une partie de la direction. Il n'y a aucune volonté de sanctionner lourdement des personnes aussi méritantes, d'autant plus qu'une majorité des membres de la direction « brulés » soutenaient la résistance, quand ils n'en étaient pas membres. L'essentiel est de les écarter de l'entreprise, condition indispensable pour préserver collectivement l'entreprise de tout blâme.

(e) En 1945, la SNCB est probablement une entreprise profondément divisée en interne. L'évincement des principaux responsables visibles permet à l'entreprise de tourner rapidement et définitivement la page. Les membres de la direction encore en place s'investissent ensuite délibérément en faveur de la politique, des syndicats et du personnel et utilisent délibérément l'héritage de la résistance dans ce processus. Cela est évident dans le cas de la SNCB, puisque pas moins de 6 799 membres du personnel de la SNCB sont reconnus par l'entreprise comme résistants après la guerre. Une forte culture du souvenir se met immédiatement en place au sein de l'entreprise pour honorer les collègues figurant parmi les victimes. Les membres du

personnel projetteront la victimisation et le martyre de leurs collègues décédés sur leur propre comportement au cours de l'Occupation et, par extension, sur l'ensemble de l'entreprise. La nouvelle direction cultive consciemment cet état d'esprit, ce qui est pour elle une façon de ressouder l'entreprise. Les syndicats, eux aussi, utilisent leur nouvelle légitimité pour négocier de nouvelles revendications sociales[386]. À ce moment, la SNCB n'est pas la seule à instrumentaliser l'héritage de la résistance. Il n'y a évidemment rien de mal à honorer et commémorer les victimes et les résistants. Mais toute médaille a son revers : la page de l'Occupation est ainsi résolument tournée. Le récit de la SNCB en tant qu' « entreprise de résistance » ne laisse plus de place à un regard critique interne. Contrairement aux Pays-Bas, par exemple, notre pays n'organise pas de commission d'enquête parlementaire sur les chemins de fer après la guerre. Cette auréole patriotique est une arme particulièrement puissante en 1945. L'entreprise ne fait l'objet d'aucune plainte de la part de victimes déportées. Et au cours des premières décennies suivant la Libération, aucune question parlementaire n'est posée quant au rôle de la SNCB pendant la guerre. Un long silence de plusieurs décennies pèsera ainsi sur le passé de l'occupation.

5.8. Conclusion : L'épuration interne de la SNCB après la guerre est relativement clémente, probablement en partie pour des raisons stratégiques. La partie « brûlée » de la direction est épurée, ce qui permet à l'entreprise de resserrer les rangs et de projeter son héritage de forte résistance sur l'ensemble de l'entreprise. La page de l'Occupation est rapidement tournée, sans autocritique, grâce à une culture du souvenir qui forge l'image d'une SNCB « entreprise de résistance » collective.

[386] Dirk Luyten, *De NMBS als werkgever*, 286.

6. Conclusion générale

Quels enseignements pouvons-nous tirer de ce dossier complexe ? Dans cette conclusion, je tenterai de mettre en lumière le rôle de la SNCB dans les déportations, de livrer quelques brèves réflexions sur la responsabilité dans une perspective historique et, enfin, de tirer des leçons de cette séquence historique.

Deux questions essentielles sur les déportations

Malgré de grosses lacunes dans les sources d'archives, nous pouvons tirer des conclusions claires en réponse aux deux questions centrales qui se posent dans l'enquête sur le rôle de la SNCB dans les déportations, à savoir : la SNCB a-t-elle organisé les convois ferroviaires de déportation durant la Seconde Guerre mondiale et, si oui, la SNCB a-t-elle été rétribuée pour ces services ? La réponse à la première question est affirmative. Bien qu'il ne soit pas tout à fait exclu que des réservistes allemands aient pris en charge certains convois en particulier, c'est en principe le personnel belge qui a assuré tous les convois de déportation. Cette réalité, que nous connaissons depuis longtemps déjà, fait même partie de la communication officielle de la SNCB depuis quelques années[387]. Notre enquête nous permet néanmoins de la resituer dans son juste contexte et de mieux appréhender le processus décisionnel. En ce qui concerne la seconde question, il convient de rectifier la thèse avancée dans *La Belgique docile* (2007)[388]. Pour la première fois à ce jour, nous sommes en mesure d'établir avec une quasi-certitude que la SNCB a perçu des rétributions du *Mitteleuropäisches Reiseburo* (MER) de Bruxelles et de Berlin pour les trains de déportation transportant des déportés raciaux (Juifs et Roms) et des travailleurs forcés. Il en va presque certainement de même pour les convois de victimes de persécutions politiques (prisonniers politiques). En l'absence de certaines données, nous ne pouvons pas établir de corrélation exacte entre les paiements perçus et des trains de déportation en particulier, mais le montant total des versements du MER à la SNCB est connu. Durant l'Occupation, la SNCB a ainsi perçu 41 946 243 francs belges du MER de Bruxelles et 8 767 214 francs belges du MER de Berlin. Il ne fait en réalité aucun doute que ces paiements ont servi, entre autres, à organiser les convois de déportation. Des télégrammes allemands attestent que le MER est compétent pour l'acheminement des trains de déportation de Juifs depuis la Belgique et de travailleurs forcés depuis le Nord de la France via la Belgique[389]. L'un de ces télégrammes

[387] Site internet consulté le 31 juillet 2023. https://www.trainworld.be/fr/collections/l-histoire-des-chemins-de-fer-belges/3-guerre-et-reforme-1914-1945.

[388] Nico Wouters, « *Le transport des Juifs ».*

[389] 'Gebühren für Juden-Sonderzüge von Belgien, Frankreich, Holland (…) zum Arbeitseinsatz nach Auschwitz'. Télégramme du *Eisenbahnministerium* (*Reichsverkehrsministerium*) aux *Reichsbahndirektionen*, 14 juillet 1942, *Ger. Rep. 388 Akten n° 454, p. 056,* Hauptstaatsarchiv Düsseldorf. Voir aussi : Andreas Engwert et Susanne Kill (éds.), Sonderzüge*,* 4; Avis 16 C, 2 mars 1942 – « *Transport sur les lignes belges d'ouvriers engagés soit en Allemagne par l'industrie allemande, soit en France par la Wehrmacht* ». Fourni à l'auteur par Paul van Heesvelde.

concernant les déportations de Juifs, transmis par le *Reichsverkehrsministerium* et daté du 14 juillet 1942, précise explicitement que les indemnités relatives aux trains spéciaux transportant des Juifs depuis la Belgique, la France, les Pays-Bas (…) pour les mettre au travail à Auschwitz-Birkenau doivent toujours être calculées au tarif standard. Nous savons que cette directive centrale a été appliquée pour la France et les Pays-Bas, et il est pour ainsi dire exclu que la Belgique fût la seule exception. En outre, la comptabilisation des paiements est sans équivoque : les trains internationaux réguliers sont enregistrés dans un tableau de paiement distinct, dans lequel les versements du MER ne figurent donc pas. Étant donné le profil et les missions du MER, les trains internationaux pour lesquels le MER rétribuait la SNCB ne pouvaient être, pour l'essentiel, que des *Sonderzüge*. Et l'on sait à quoi ces trains spéciaux servaient sous l'Occupation.

En dépit de l'intérêt légitime qui est porté à ces deux questions, il ne faut pas les envisager isolément. Derrière leur simplicité apparente se cache une réalité complexe, inhérente au contexte de l'Occupation, et y répondre implique une évaluation encore plus complexe des responsabilités dans une perspective historique.

Responsabilité dans une perspective historique

Dans la doctrine, la notion de « responsabilité » dans une perspective historique est généralement liée à la quête de justice pour une injustice historique et, partant, à des mesures de réparation[390]. Cette réparation peut prendre de nombreuses formes : sanctions à l'encontre des auteurs, indemnités symboliques ou matérielles aux victimes, nouvelles activités commémoratives, initiatives en matière d'enseignement ou mesures sociales en faveur de groupes subissant les conséquences d'une injustice historique[391]. Dans un certain sens, le présent rapport final soumis au Sénat et le livre pourraient aussi être considérés comme faisant partie d'un tel trajet de réparation.

La quête de justice détermine depuis plusieurs décennies le rapport que nous entretenons avec le passé[392]. Cela implique un usage normatif du terme de « responsabilité », par exemple dans un tribunal. Une telle conception de la responsabilité se heurte souvent à la réalité historique. Comme Sarah Federman l'écrit à propos de l'attitude de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) durant la Seconde Guerre mondiale, le rôle de l'entreprise française pendant la guerre présente de multiples facettes[393]. On ne peut pas réduire ce rôle à un seul aspect de

[390] Anne-Marie McAlinden, 'From shame to guilt: negotiating moral and legal responsibility within apologies for historical institutional abuse', dans *Journal of Law and Society*, vol. 49 2022, 470-494.
[391] Peter Malcontent, *Facing the Past. Amending historical injustices through instruments of Transitional Justice*, Cambridge/Anvers/Portland, 2016.
[392] Jeffrey K. Olick, *The Politics of Regret: On Collective Memory and Historical Responsibility*, New York/Londres, 2007.
[393] Sarah Federman, *Last Train to Auschwitz. The French National Railways and the Journey to Accountability,* Wisconsin, 2021.

l'histoire, qu'il s'agisse de son engagement dans la résistance, des membres de son personnel qui ont perdu la vie ou de son implication dans les déportations. Il en va de même pour l'attitude de la SNCB en temps de guerre. Si la SNCB a organisé des convois de déportation durant la Seconde Guerre mondiale, elle s'est aussi engagée activement dans une résistance de grande ampleur. Elle a fourni des prestations militaires pour le compte de l'occupant, mais elle a aussi assuré l'approvisionnement de la population. Elle a subi l'exploitation répressive de l'Allemagne, mais elle disposait aussi de sa propre autonomie. Le directeur général Narcisse Rulot et le directeur du Service social Jean-Louis Bomans ont tous deux été sanctionnés dans le contexte de l'épuration d'après-guerre pour leur attitude antipatriotique, mais ils ont aussi été reconnus officiellement comme résistants. Ces apparentes contradictions s'inscrivent parfaitement dans l'histoire complexe de l'Occupation, mais elles contrarient notre aspiration contemporaine à la justice (univoque).

Un autre point de discussion récurrent est la distinction entre la responsabilité individuelle et la responsabilité collective[394]. Comment définir la responsabilité collective d'une grande organisation ? Inversement, quelles sont les possibilités d'opposition d'un individu au sein d'une structure hiérarchique[395] ? Dans quelles limites des personnes exécutant des ordres peuvent-elles être exonérées d'une responsabilité personnelle ? Les rares exemples que nous avons trouvés montrent que le refus d'assurer un « transport militaire » allemand par des machinistes belges pouvait donner lieu à des sanctions consistant en un mois de suspension sans rémunération, une réprimande sévère et une mutation. Le refus d'effectuer un transport allemand n'était donc pas toujours sanctionné par une peine de prison, mais tous les membres du personnel ne le savaient pas à l'époque. Le directeur général Narcisse Rulot estimait que chaque membre du personnel devait obéir à sa propre conscience et démissionner s'il ne voulait plus accomplir certains services. L'ancien ministre des Communications Antoine Delfosse se contentera, lui aussi, de répondre à une question du personnel concernant les transports allemands de munitions en citant le texte de l'article 115 de la loi pénale, suggérant que chacun devait tirer ses propres conclusions. Pour le directeur général, les personnes qui restent en service font le choix personnel de soutenir la politique de la direction. On peut toutefois se demander dans quelle mesure les membres du personnel individuels ont pu être dupés par la promesse, faite par leur directeur général le 22 juin 1940, qu'il ne leur sera rien demandé de contraire au devoir de fidélité envers la patrie. L'horaire de service était élaboré par le service belge compétent et les ordres émanaient généralement de la hiérarchie de la SNCB. Pouvait-on attendre du personnel subalterne qu'il évaluât lui-même la légalité de ses actions ? Dans quelle mesure les machinistes individuels en situation de précarité économique avaient-ils d'ailleurs le

[394] Janna Thompson, *Taking Responsibility for the Past: Reparation and Historical Injustice*, Cambridge, 2002.
[395] Larry May & Stacey Hoffman, *Collective Responsibility: Five Decades of Debate in Theoretical and Applied Ethics*, Lanham, 1992.

moindre choix ? Même sans encourir la prison, faire l'objet d'une suspension de longue durée sans rémunération pouvait être lourd de conséquences.

La SNCB était une entreprise dotée d'une discipline hiérarchique presque militaire : dans quelle mesure les membres du personnel individuels qui composaient et conduisaient les trains pouvaient-ils être tenus pour responsables à titre individuel ? Par exemple, il ne fait aucun doute que des résistants au sein de la SNCB ont dû, eux aussi, accomplir des prestations militaires pour le compte des Allemands. Inversement, la question se pose aussi de savoir si la responsabilité d'une gigantesque entreprise de 97 862 travailleurs peut être réduite à celle d'un ou de deux de ses dirigeants. Comment définir *in fine* la « responsabilité » d'une entreprise hybride telle que la SNCB ? Bien qu'investie d'une mission de service public, la SNCB devait être gérée comme une entreprise privée soumise à des objectifs de productivité, de service et de bénéfice[396]. Son rôle en temps de guerre se concentrait-il surtout sur sa mission de service public ou sur sa mission commerciale ? La réponse à cette question influe-t-elle sur l'évaluation de certains choix ?

Autre question : dans quelle mesure peut-on vraiment parler d'alternatives dans le contexte de l'Occupation allemande ? La responsabilité implique une liberté de choix. Dans quelle mesure en était-il question sous l'Occupation allemande ? Comment peut-on, le cas échéant, inventorier les alternatives à certains choix sans verser dans « l'histoire contrefactuelle » et, donc, dans la spéculation ?

Lorsqu'on évoque les responsabilités, on se cantonne souvent aux dispositions légales et aux responsabilités juridiquement définies. Dans le cas d'événements historiques, ces responsabilités juridiques ont parfois déjà été déterminées par le passé. C'est également le cas en l'occurrence : entre 1944 et 1949, le tribunal militaire belge et les autorités publiques se sont prononcés, dans le cadre d'une longue série de procès judiciaires et d'enquêtes disciplinaires administratives, sur les responsabilités juridiques et administratives du personnel, de la direction et des autorités de tutelle politiques de la SNCB. Bien que le chapitre 9 du livre montre les limites de ces procédures selon l'état actuel des connaissances et bien que le droit national et international ait été fondamentalement remanié après 1945, il est important de souligner qu'une appréciation juridique a déjà eu lieu en l'espèce, immédiatement après les faits, sur la base des dispositions légales en vigueur à l'époque. Le directeur général Narcisse Rulot, par exemple, a bénéficié d'un non-lieu du tribunal militaire, mais a écopé d'une sanction infligée par son propre conseil d'administration en vertu du droit disciplinaire. Plusieurs autres membres de la direction ont connu le même sort. Entre 1945 et 1949, ce n'était un secret pour personne que la SNCB avait assuré des transports militaires allemands et fait rouler des trains de déportation, mais aucune importance n'y était accordée à l'époque. Dans quelle mesure la projection

[396] Harwell Wells, 'The Cycles of Corporate Social Responsibility: An Historical Retrospective for the Twenty-First Century', dans *University of Kansas Law Review.*, Vol. 51, 2002, 77-140.

rétrospective de normes actuelles en vue de refaire des évaluations juridiques déjà réalisées par le passé se heurte-t-elle au principe de légalité ?

La responsabilité suppose par ailleurs une connaissance suffisante permettant d'évaluer la portée de certains choix. Bien qu'il soit impossible, faute de sources suffisantes, de confirmer ou d'infirmer cette hypothèse, on peut supposer qu'en 1942-1944, la direction de la SNCB n'avait pas connaissance des centres de mise à mort de l'Allemagne nazie. Il n'en demeure pas moins que tout le monde savait qui étaient les personnes déportées et que nul ne pouvait ignorer la violence du régime nazi[397].

Pour toutes les raisons précitées, il convient d'utiliser le terme « responsabilité » avec circonspection. Malgré ces réserves, une recherche historique doit permettre de tirer des conclusions claires et de déterminer des responsabilités. En l'occurrence, il s'agit de procéder à une évaluation scientifique qui resitue les responsabilités dans leur contexte historique. Une telle évaluation convoque ce qu'on appelle, dans l'enseignement moderne de l'histoire, l'empathie historique, concept selon lequel il importe notamment de tenir compte du fait que les valeurs, les conceptions, les intentions, les connaissances et les points de vue de l'époque étudiée peuvent différer fondamentalement de ceux qui prévalent aujourd'hui. C'est dans cette optique que doivent être analysés les choix que les acteurs pouvaient faire compte tenu de leurs compétences formelles, des connaissances et alternatives alors disponibles et de l'évaluation de la portée de ces choix. Il ne faut évidemment pas en conclure que notre quête de justice actuelle ne serait pas légitime, tant s'en faut. Il faut seulement garder à l'esprit que le terme « responsabilité » dans la présente conclusion n'implique nullement une responsabilité juridique, morale ou politique.

Les fautes du directeur général Rulot

Si l'on veut déterminer les responsabilités dans une perspective historique, la première personne à laquelle on peut s'intéresser est le directeur général de la SNCB, Narcisse Rulot. Celui-ci voit son pouvoir de décision formel personnel s'accroître considérablement après mai 1940, bien au-delà de la compétence légale qui était la sienne en temps de paix. La tutelle politique classique sur la SNCB cesse en grande partie d'être exercée à partir de 1940. Bien que Rulot mène toujours beaucoup de concertations, il est frappant de constater à quel point certaines décisions importantes sont prises de manière personnelle. Narcisse Rulot prend d'autorité la décision de reprendre le travail, fin mai 1940, et mène seul toutes les négociations importantes avec l'occupant allemand. En mars 1942, il décide lui-même, sans aucune couverture, de la livraison de grandes quantités de matériel à l'occupant. Son comité de direction est composé de personnes qui lui sont formellement subordonnées. Il ressort du dossier de l'artillerie antiaérienne allemande que le comité de direction n'ose prendre

[397] Fred Grünfeld, 'Do bystanders exist?', dans Peter Malcontent, *Facing the Past,* 27-42.

aucune décision de principe en l'absence temporaire de Rulot (comme ce fut le cas en septembre 1942).

Il fait par ailleurs un usage proactif de son pouvoir. Il fait fi de la proposition de partage belgo-allemand des compétences, formulée par le directeur du Matériel, M. Verkoyen, en juin 1940 et procède même au remplacement de celui-ci en janvier 1942 parce que les livraisons de matériel roulant à l'Allemagne sont trop lentes. Il voit dans l'Occupation une occasion de mener de profondes réformes internes dans la société, comme la création d'un Service social en février 1941 et l'adoption de la nouvelle méthode de travail entre les directions et les groupes en juillet 1942. Il entend transformer durablement la concertation sociale et les relations de travail entre l'employeur et le travailleur. De plus, il cultive son autorité personnelle parmi le personnel. Jusqu'à son arrestation, en février 1944, il exige une obéissance stricte. Il ne se laisse pas non plus influencer par une majorité de son comité de direction lorsque celui-ci attire son attention, en 1943, sur la nécessité de réorienter la collaboration avec l'occupant. De nombreux aspects, comme les ateliers centraux, échappent certes à son influence directe, mais il renonce, après 1941, à tenter de reprendre la mainmise sur ces ateliers. Malgré sa profonde décentralisation et fragmentation, la SNCB conserve une culture d'entreprise hiérarchique et même autoritaire. Son directeur général a personnellement le pouvoir de prendre des décisions et de bloquer certaines choses et il ne s'en prive pas. Par ses fonctions de directeur général, Narcisse Rulot a donc individuellement une large part de responsabilité.

Lorsque nous évoquons une responsabilité historique, nous devons aussi déterminer à quoi elle s'appliquait. Quels sont les choix opérés à l' époque que nous pouvons, avec les connaissances d'aujourd'hui, considérer comme des erreurs ?

La décision de reprise du travail en juin 1940 et de collaboration avec l'occupant ne constituait pas en soi une erreur. Elle était inévitable et était conforme à la législation belge et à l'attitude globale de la Belgique à l'époque. Rulot est même forcé de prendre une telle décision : il lui est impossible de décider unilatéralement de mettre le maillon essentiel qu'est la SNCB sur la touche, alors que le reste de l'industrie belge est en pleine reprise. La seule priorité absolue de Rulot en 1940 – qui, à vrai dire, est aussi sa mission implicite – est de maintenir à flot le ravitaillement de la Belgique et en particulier l'approvisionnement alimentaire.

Si, pour ce faire, la SNCB prend également en charge les transports allemands sur le réseau belge, cela ne constitue pas forcément un problème. Certaines formes de transports allemands relèvent du droit international de la guerre et de la législation belge (le Livret de mobilisation civile). De même, la doctrine Galopin – qui n'est certes pas une loi, mais est prônée par l'*establishment* belge en 1940 – dicte cette politique de collaboration dans l'intérêt de la Belgique. C'est dans la réalisation de transports allemands à caractère militaire, comme le transport d'armes et de munitions, que réside l'erreur fondamentale. Les prestations militaires de ce type sont formellement interdites par la loi pénale belge (essentiellement par l'article 115 traitant de la

collaboration économique), ainsi que par la doctrine Galopin. En 1940, le directeur général Rulot omet de conclure un accord de coopération ou un accord-cadre avec l'occupant allemand. Ce que Rulot ne peut ou ne veut pas voir en 1940, c'est que l'absence d'accord-cadre engendrera un processus d'escalade incontrôlable. Très rapidement, les prestations militaires de la SNCB prennent des proportions considérables et des formes variables : depuis le transport de munitions, de chars et d'armes destinés aux troupes jusqu'à la livraison de matériel. Ces prestations militaires se poursuivent même purement et simplement après juin 1941 (invasion allemande en Union soviétique). Du matériel allemand est réparé dans les ateliers belges, dont près de 40 locomotives allemandes destinées au front de l'Est dans l'atelier central de Malines. Le comité de direction et le conseil d'administration acceptent tacitement ces prestations militaires, estimant que la SNCB est dans 'l'impossibilité de refuser' au début de 1941. La direction de la SNCB perçoit l'autorité de fait des militaires allemands comme un fait accompli, ce qui signifie que l'entreprise considère les services militaires rendus à l'occupant comme le prix acceptable à payer pour sauvegarder les transports et l'approvisionnement alimentaire de la Belgique. On ne tient pas compte du processus d'escalade. Une fois le principe accepté et la pratique normalisée, toutes les barrières et tous les freins disparaissent. Vu l'insuffisance de sources, il est impossible de chiffrer l'ampleur exacte de ce phénomène, mais même si la SNCB parvient relativement bien à limiter les transports allemands en termes quantitatifs, il est évident qu'elle fournit de nombreuses prestations interdites dans 'l'intérêt essentiellement ou exclusivement politique ou militaire de l'occupant'. Et c'est cela aussi qui, en fin de compte, explique l'organisation des trains de déportation. Pour la SNCB, ces trains de déportation ne constituent qu'une infime partie de prestations militaires bien plus larges. C'est sur cette base que peuvent s'organiser les convois de déportation.

En tant que responsable final doté d'un grand pouvoir de décision, Rulot commet deux erreurs. Premièrement, il n'identifie pas suffisamment tôt le problème que peuvent poser les transports militaires allemands. Il les accepte sans débat, les considérant comme inévitables. Quant à savoir si, en 1940, il agit de la sorte sciemment ou par aveuglement sincère, cela relève de la conjecture, bien que la première option soit la plus probable. Deuxièmement, le responsable final qu'il est commet l'erreur de ne pas considérer les trains de déportation en 1941 (pour les prisonniers politiques) ou en 1942 (pour les Juifs et les personnes soumises au travail obligatoire) comme un fait nouveau et particulier contre lequel il peut et doit réagir. Il est quasiment certain que ni lui ni le comité de direction n'ont jamais été consultés sur l'organisation de ces trains de déportation. Cependant, l'information sur ces trains a dû lui parvenir à un moment ou à un autre. Ainsi, le 'rapport d'accident' concernant le 20e convoi, intitulé 'Transport de Juifs' lui a également été remis. En tant que directeur général, il lui revenait alors de réagir et de prendre position sur ces trains de déportation, d'autant plus que durant l'Occupation, tous les autres acteurs – et au premier chef, le comité de direction et le conseil d'administration – attendaient de connaître son point de vue avant de prendre eux-mêmes position. Le fait que la SNCB ait été rémunérée pour

ces services ne fait que renforcer cette responsabilité. L'existence de ce financement déforce l'argument de la 'contrainte' et porte au moins à croire que ces services avaient un caractère volontaire.

Toutefois, certains facteurs contextuels viennent nuancer la responsabilité individuelle de Narcisse Rulot.

Le premier facteur est la pression allemande. En 1940, la SNCB est partiellement reprise, ce qui accroît sensiblement le contrôle allemand au niveau local. Un tel contrôle allemand est exceptionnel en Belgique où, en général, prévaut plutôt une *Aufsichtsverwaltung* (tutelle administrative). Ce système de 'supervision à distance' ne se rencontre pas à la SNCB. Au contraire, la WVD allemande tient la SNCB totalement sous sa coupe, s'empare de divers pans de la gestion de l'entreprise sous une forme d'administration directe et applique, avec une rigueur militaire, un système de contrôle, de menaces et de sanctions. En 1940 en tout cas, la WVD allemande a la haute main sur le trafic ferroviaire et donc sur le ravitaillement.

Pour pouvoir parler d'une responsabilité (individuelle), il faut en outre que d'autres options aient été présentes. Or Rulot (et d'autres) considérai(en)t l'exécution de prestations militaires comme 'inévitable'. Autrement dit, ils estimaient qu'il n'y avait pas d'autre choix. Concrètement, cela implique qu'un refus ou une démission auraient eu des conséquences bien plus graves que l'exécution de ces services. Selon la direction, cela aurait en effet mis en péril l'approvisionnement alimentaire de la Belgique. De plus, il est probable qu'en pareil cas, l'occupant aurait tout simplement contraint le personnel à collaborer. Ont-ils correctement évalué le risque et était-il réellement impossible de faire autrement ? C'est difficile à dire car c'est de l'ordre de la spéculation. Cette réserve étant formulée, nous tenterons néanmoins d'apporter une réponse à cette question.

Il ressort de notre étude qu'il est quasi impossible de trouver une échappatoire en 1940. La manière agressive dont la WVD prend le contrôle de la société ne laisse pratiquement aucune possibilité de négocier fondamentalement. À l'été 1940, la WVD allemande opère sous haute tension et s'évertue à garantir les transports allemands. Pour Rulot, la seule façon de contraindre la WVD à soutenir les transports belges en juillet 1940 est de dresser les Allemands les uns contre les autres. Il aurait vraisemblablement été vain de refuser par principe d'assurer les transports allemands en 1940. Il est fort probable qu'en cas d'opposition de principe en 1940 et même au début de 1941, la WVD aurait licencié Rulot ou la direction. La possibilité d'un licenciement est d'ailleurs rapidement évoquée. Dès février 1941, le directeur du personnel (et membre de la résistance), Nolet de Brauwere, consulte explicitement le conseiller juridique et avocat à la cour d'appel de Bruxelles, René Marcq, sur la question d'un licenciement collectif du comité de direction. Il anticipe ainsi le cas éventuel où les Allemands exigeraient que le personnel travaille en Allemagne. Le conseiller juridique lui répond en mars 1941 qu'un licenciement collectif n'a aucun sens car les Allemands forceraient dans ce cas le personnel à assurer le service, comme ce fut le cas pendant la Première Guerre mondiale. Il est très probable que

Marcq ait raison et que tel aurait été le résultat le plus logique de pareille décision en 1940 et au début de 1941.

La situation évolue toutefois après juin 1941 et surtout vers la fin de 1942. À cette époque, Rulot est bien en selle et les Allemands sont aussi devenus plus dépendants de la SNCB. En 1942, la WVD/HVD ne dispose plus des effectifs allemands de 1940 et 1941. En outre, Rulot a déjà appliqué sa politique sociale personnalisée et les Allemands comptent sur lui pour regagner la collaboration du personnel de plus en plus réfractaire. L'impressionnante politique de recrutement que Rulot ne peut mener que grâce à la confiance de l'occupant est un témoignage du dynamisme accru du directeur général. Le pouvoir renforcé dont il dispose lui procure aussi une marge de manœuvre plus large. Cela se vérifie dans la pratique : en dépit de sa protestation vive et efficace contre le travail obligatoire et l'artillerie antiaérienne allemande et malgré le sabotage systématique d'un service et de résultats performants au sein de l'entreprise, observé par la suite, Rulot reste à son poste jusqu'en février 1944. Cela prouve que l'occupant n'a pas d'autre choix et veut éviter les troubles sociaux. Rulot est d'ailleurs bien conscient de ce changement de la dynamique de pouvoir puisqu'il l'évoque lui-même lors d'un interrogatoire après la guerre : « Cela me procurait une grande autorité dont je pouvais me servir contre les Allemands au profit de mon personnel »[398].

Une marge de négociation s'est donc créée en 1942. Rulot ne saisit pas l'occasion d'exploiter cette marge de manière optimale. Il persiste dans son attitude dogmatique d'opposition aux sabotages, alors qu'il apparaît clairement qu'une grande partie de l'entreprise n'accepte plus la situation et rejoint la résistance. En 1942, il aurait pu se faire plus largement l'interprète de la résistance qui prévalait au sein de l'entreprise en mettant davantage les Allemands sous pression. Il aurait ainsi pu promettre de réduire les sabotages de plus en plus nombreux réalisés par le personnel en échange de l'engagement des Allemands à ne pas contraindre le personnel belge à faire circuler certains trains militaires. Cela n'est pas sans importance puisque c'est durant l'été 1942 que débutent les déportations de personnes poursuivies pour des motifs raciaux. Lorsque, subitement, les déportations de personnes âgées, de femmes et d'enfants commencent, il est évident que l'on se trouve face à des événements exceptionnels. Rulot rate l'occasion rêvée de réagir.

Il est impossible de préciser si une telle protestation ou une nouvelle négociation aurait eu beaucoup d'effets concrets. Il semble en tout cas fort peu probable que la WVD/HVD eût accepté une telle situation. La WVD et, plus tard, la HVD restent finalement inflexibles car Berlin ne leur accorde aucune marge de manœuvre. Les responsables allemands en poste à Bruxelles qui n'atteignent pas les quotas imposés sont remplacés par les autorités de Berlin. Nous constatons également que la WVD/HVD ne respecte pas non plus d'autres accords (comme ceux relatifs à l'artillerie antiaérienne sur des convois ferroviaires belges). Mais là n'est pas l'essentiel.

[398] Procès-verbal du 11 décembre 1944, interrogatoire de Rulot, Dossier C. Déclarations et productions de M. Rulot, Divers, *Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1, Arch. SNCB/NMBS*.

L'important est que Rulot ne tente même pas de protester contre les trains de déportation, quelles que soient les chances de succès de ses tentatives. Il ne cherche même pas à tirer parti de la marge de manœuvre dont il dispose probablement en 1942 pour tenter d'empêcher les trains de déportation. Les protestations de Rulot n'auraient pas pu empêcher ces trains, mais elles auraient peut-être permis de les ralentir. C'est effectivement ce qui se passe lorsqu'il interdit formellement à l'entreprise de transmettre les listes nominatives des membres du personnel ou d'accepter l'artillerie antiaérienne. Après cette interdiction, le personnel cesse de collaborer à cette mesure partout où cela est possible, ce qui entraîne des retards. Les Allemands perdent ainsi beaucoup de temps et d'énergie à négocier et en sont finalement réduits à se charger eux-mêmes des tâches. Ces deux exemples montrent que si la direction avait opposé aux Allemands un refus tenace et sans ambiguïté, ceux-ci n'auraient guère pu faire plus que continuer à brandir des menaces. Il faut finalement attendre jusqu'au 24 août 1944 et l'arrivée imminente des alliés pour que le comité de direction refuse formellement d'encore faire circuler les 'trains militaires'.

En ne reconnaissant pas, en 1941, 1942 ou 1943, la nécessité de protester contre les trains de déportation, Rulot commet une erreur d'appréciation. L'exemple du secrétaire général, Gaston Schuind, qui, en avril 1943, fait part de son opposition au chef de la *Militärverwaltung*, Eggert Reeder, prouve qu'il était tout à fait possible de réagir. Ironie de l'histoire, Schuind est un des rares secrétaires généraux qui seront condamnés pour collaboration après la libération. Nous ne pouvons toutefois considérer que seule la responsabilité individuelle de Rulot est engagée. Au contraire, l'^aveuglement' à l'égard des déportations, qui est difficilement compréhensible aujourd'hui, existe à un niveau collectif général. Les protestations du seul secrétaire général Schuind sont une exception quasiment unique. Les trains de déportation ne sont jamais évoqués au comité de direction (pour autant que nous sachions), au comité permanent, au conseil d'administration, ni par les secrétaires généraux compétents. Le personnel n'adresse à la direction aucune protestation de principe contre les trains de déportation. Alors qu'elle a des ramifications dans l'entreprise encore plus larges et plus profondes que nous le pensions, la résistance ne s'intéresse pas particulièrement aux trains de déportation. On ne peut donc pas dire que le directeur général ignore sciemment de nombreux signaux d'alarme. Au contraire, il agit dans un silence collectif assourdissant sur la question des trains de déportation.

Un dernier élément important dans le contexte plus large est la responsabilité d'autres acteurs de premier rang et, spécifiquement, des structures dans lesquelles agit le directeur général. Bien que Rulot dispose d'un pouvoir individuel important et qu'il en use, il n'est qu'un maillon d'un système de réseaux industriels et d'autorités publiques aux multiples ramifications. Rulot entretient des contacts avec l'industrie et peut-être avec le Comité Galopin. En fin de compte, la SNCB ne fait que transporter ce que les entreprises belges fournissent à l'Allemagne. Les tonnes de charbon, de minerais, de composants chimiques et de produits finis qu'elle livre sont produites par l'industrie belge. S'agissant de la 'responsabilité' de ces livraisons spécifiques, nous pourrions tout au plus parler, en l'espèce, d'une 'complicité' de la SNCB. Les premières années, Rulot consulte régulièrement son comité de direction. Dans les dossiers de principe difficiles, il cherche toujours à obtenir un aval formel : au comité permanent, au conseil d'administration, auprès des conseillers juridiques et même auprès des secrétaires généraux.

Or, non seulement ces acteurs majeurs ne s'opposent pas aux livraisons en question, mais en plus, ils font savoir à Narcisse Rulot qu'il doit poursuivre dans cette voie. La personne qui porte, selon nous, la plus grande part de responsabilité en l'espèce est Claeys, le secrétaire général compétent pour les Transports. Il participe à toutes les réunions du comité permanent et du conseil d'administration. Certes, il n'a sans doute pas tort, d'un point de vue purement formel, lorsqu'il déclare assister à ces réunions en tant que simple « observateur », mais il n'empêche que son rôle est, à tout le moins, très ambigu. En pratique, le secrétaire général a bel et bien une grande influence sur l'attitude de la direction. Dans tous les dossiers complexes, le secrétaire général incite Rulot, de manière implicite ou non, à faire davantage de concessions dans l'intérêt du pays. Si le bénéfice des droits sociaux est garanti au personnel de la SNCB qui part travailler en Allemagne, c'est uniquement parce que le comité des secrétaires généraux demande explicitement à Rulot de faire cette concession. Pour d'autres prestations militaires aussi, le message est invariablement le même, à savoir qu'il n'y a pas d'autre choix. L'exemple le plus frappant à cet égard est la réparation du matériel roulant allemand dans les ateliers de la SNCB. Le 8 septembre 1941, en effet, Claeys, s'exprimant au nom des secrétaires généraux, écrit: « Si votre conseil d'administration devait prendre la responsabilité d'accéder à la demande de la WVD, ils (les secrétaires généraux) ne s'y opposeraient pas. » Claeys évite certes de donner son consentement formel, mais il formule une réponse qui, dans l'esprit, vaut approbation (d'autant que dans la foulée, il donne des instructions sur les modalités concrètes de paiement). Le fait que Rulot ait toujours eu la conviction que sa politique recueillait l'adhésion des secrétaires généraux compétents est parfaitement logique. Le 5 août 1942, le secrétaire général Claeys rejette d'ailleurs aussi une demande de Maurice Benedictus, le directeur administratif de l'Association des Juifs en Belgique, au sujet des conditions de transport des Juifs. Claeys répond que cela relève de la seule responsabilité de la HVD et ne prend même pas la peine de transmettre la demande à la SNCB.

Les résultats de l'enquête menée dans le cadre du processus d'épuration d'après-guerre ont quand même de quoi surprendre à cet égard. Le secrétaire général Claeys ne se voit imputer aucune responsabilité, sous quelque forme que ce soit, au sujet de la SNCB, ce qui ne l'empêche toutefois pas d'avoir des mots particulièrement durs à l'égard de Rulot, qu'il qualifie d'inapte, lui reprochant notamment un « manque de préparation pour pouvoir jouer un rôle politique ». C'est là une déclaration plutôt surprenante. Si impréparation il y a eu au sujet de la politique à mettre en œuvre au sein de la SNCB pendant la guerre, alors elle semble relever en grande partie de la responsabilité des gouvernements et ministres de tutelle belges, à qui il revenait d'esquisser le cadre légal. Et qu'entend Claeys par « rôle politique »? Pouvait-on attendre de Rulot qu'il endosse à lui seul durant l'Occupation les rôles qui incombent en principe au ministre compétent, au parlement et au conseil d'administration? Peut-on attendre d'un haut fonctionnaire qui est le produit de la culture administrative des années trente qu'il assume du jour au lendemain un « rôle politique »? Rulot a beau avoir une position de force, s'il occupe le poste qui est le sien, c'est parce que le système politique d'avant-guerre l'a sélectionné et attend de lui qu'il fonctionne dans la culture administrative belge caractérisée par une tutelle politique stricte. Rulot ne

rechigne pas, il est vrai, à exercer pleinement ce surcroît de pouvoir que la période de l'Occupation lui offre, mais les autres acteurs ne le confortent pas moins dans cette posture. Les qualités qui lui ont valu, en temps de paix, d'être considéré par le système comme très compétent sont précisément celles qui vont peut-être le desservir durant l'Occupation.

Le gouvernement et l'entreprise veulent mettre à profit les épurations internes d'après-guerre au sein de la SNCB pour identifier et écarter plusieurs responsables, condition indispensable pour préserver le plus possible la réputation de l'entreprise tout en lui donnant un nouveau départ. C'est une stratégie qui n'est pas illogique en 1945, mais le problème est que l'entreprise n'a pas pu se livrer à une autocritique plus large et que l'on a fait endosser les responsabilités collectives à quelques individus.

Nous pensons dès lors pouvoir conclure que le directeur général Narcisse Rulot commet deux erreurs fondamentales, pour lesquelles il porte une responsabilité individuelle historique. La première erreur est qu'en 1940, il n'a pas saisi toute l'importance d'un accord-cadre, et la seconde erreur qu'il a commise est de ne pas avoir mis à profit l'important pouvoir qu'il détenait en 1942 ne serait-ce que pour limiter les prestations militaires au profit de l'occupant, plus particulièrement les trains de déportation. Cela étant, les choix individuels qu'il pose ne peuvent s'expliquer que par le système dans lequel il opère. En 1940, Rulot se conforme pleinement aux souhaits de l'*establishment* belge. Les autorités et les entreprises concernées le confortent dans la politique qu'il met en œuvre au cours de l'Occupation. Face aux trains de déportation en particulier, le silence fut collectif et total. La responsabilité finale ne peut donc pas être imputée à une seule personne ni même à une seule entreprise. L'absence de protestations claires contre l'acheminement des trains de déportation est une responsabilité collective des plus hautes autorités publiques et industrielles belges durant la guerre.

Enseignements à tirer

Vu le caractère public du travail d'étude qui nous a été confié, nous voudrions conclure en avançant cinq éléments succincts qui pourraient servir de point de départ pour un débat ou pour d'autres initiatives.

Un premier enseignement concerne la nature des grandes administrations ou entreprises dans le contexte de choix éthiques. La SNCB est un mastodonte intégré dans des réseaux industriels et soumis à un cadre légal et à une tradition de tutelle politique. Elle a une mission clairement définie, exprimée en productivité et en prestations de service. Avant la guerre, l'entreprise fut une pionnière en Belgique sur le plan de l'organisation taylorienne du travail et de la production. La SNCB fonctionne par la force de choses comme une bureaucratie technocratique, avec une vision tout entière centrée sur la réalisation d'objectifs mesurés à l'aune de paramètres économiques. Sur le plan éthique, cela peut conduire à une forme d'aveuglement collectif. En dépit de l'ampleur de la résistance au sein de la SNCB, personne ne ressent le besoin de protester contre les trains de déportation, ce qui montre la

manière impérieuse dont de grandes structures parviennent à normaliser des conceptions et des comportements inconcevables. Dans le livre, nous faisons mention d'une personne de l'atelier central de Malines, qui déclare après la guerre que psychologiquement parlant, le personnel a eu du mal à accepter les réparations de locomotives allemandes. Au fil des mois, cependant, cela était devenu normal au point que plus personne ne remettait cela en cause. Dès 1940, les prestations militaires passent pour inévitables et la résistance finit même par accepter les trains de déportation.

Un deuxième élément est l'importance d'un cadre international solide et contraignant sur les droits et les devoirs d'une force d'occupation hostile vis-à-vis d'un territoire occupé. En 1940, la SNCB est confrontée à un occupant qui, malgré l'existence du droit international de la guerre et de conventions mutuelles, fait un usage purement instrumental de son pouvoir militaire effectif. Les autorités et les entreprises qui subissent le joug de l'occupation s'avèrent impuissantes. Quelles sont au jour d'aujourd'hui les meilleures options pour contenir des forces d'occupation qui utilisent abusivement leur pouvoir militaire réel ? Faut-il se livrer activement à une opposition armée, prendre des sanctions économiques, brandir la menace de sanctions à l'encontre des auteurs? Et cela serait-il possible en fin de compte, ou est-il quand même préférable de négocier une forme de collaboration et, partant, un difficile compromis ? Autant de questions qui émergent dans le contexte de la SNCB pendant la guerre et qui sont toujours d'actualité aujourd'hui.

Un troisième élément a trait aux dilemmes moraux universels que soulève la « politique du moindre mal » menée par la Belgique durant l'Occupation. Entre 1940 et 1944, les hauts fonctionnaires et les mandataires publics opèrent, au nom de l'intérêt du pays et de sa population, un grand nombre de choix négatifs. La SNCB est un parfait exemple pour pouvoir montrer tous les arbitrages qui peuvent être faits dans un tel contexte. Alors qu'elle faisait circuler les trains de déportation, la SNCB était aussi une véritable bouée de sauvetage à laquelle la population de la Belgique occupée devait sa survie. Mais que valent, en fin de compte, tous ces choix négatifs face à un avantage majeur ? Quel processus décisionnel peut-il présider à de tels arbitrages ? Et serions-nous capables aujourd'hui de prendre de meilleures décisions que ce ne fut le cas en 1942 ? Comment les choses se passent-elles de nos jours dans les régions du monde qui subissent le joug de l'occupation ?

Un quatrième enseignement concerne l'importance des personnalités individuelles fortes dotées d'une certaine résilience démocratique à des postes de pouvoir. Quelqu'un comme le directeur général Rulot avait toutes les qualités requises pour occuper ce poste de haut niveau en temps de paix, à savoir la bonne formation technique, le bon réseau, le leadership nécessaire, la loyauté et la connaissance du système, mais cela ne faisait pas nécessairement de lui le dirigeant le plus adéquat au moment de la crise démocratique aiguë de 1940. Il parvient à renforcer considérablement sa position en 1942, mais reste - comme tout le monde autour de lui - aveugle face aux trains de déportation. En démocratie, il est essentiel, durant les moments de crise, d'avoir aux postes de pouvoir des personnes qui soient dotées d'une boussole morale, des personnes qui puissent se distancier du système dont elles sont elles-mêmes le principal représentant. Cela n'est pas simple et on peut même dire que c'est contradictoire dans un certain sens. Cela implique en effet que des hauts fonctionnaires, des militaires, des décideurs politiques, des magistrats, etc.

aillent à l'encontre du système dont ils sont eux-mêmes l'incarnation. Dans le cas de la SNCB en tout cas, la politique du moindre mal constitue aussi un sujet de débat intéressant.

Enfin, le cinquième enseignement concerne les mécanismes et les processus de la mémoire collective. Le fait que par stratégie, on ait limité la possibilité pour l'entreprise de se livrer à un exercice d'auto-analyse critique dans les années 1945-1947 apparaît somme toute comme quelque chose d'inévitable. Mais qu'il ait fallu attendre jusqu'en 2023 pour que l'on étudie de plus près ce pan de notre histoire, voilà un délai que l'on peut assurément qualifier de long. L'existence de ces convois de déportation n'était déjà plus un secret pour personne à l'époque, mais c'est comme si cet événement avait été enfoui dans les tréfonds de la mémoire collective. Comment expliquer que certains événements se hissent au premier rang de notre mémoire collective alors que d'autres tombent littéralement dans l'oubli ? Quels sont les facteurs à l'origine de ces angles morts de notre histoire et comment faire aujourd'hui pour les identifier de manière plus rapide et plus efficace? L'exploration de cette page de notre histoire nous montre aussi concrètement combien il est difficile d'appréhender cet héritage belge quatre-vingts ans après la fin de la Deuxième Guerre mondiale.

Liste d’abréviations

Arch. SNCB/NMBS : Centre d’archives et de documentation de la SNCB

AFA : Archives de la Fondation Auschwitz

RBHC : Revue belge d’histoire contemporaine

SAVG : Service Archives des Victimes de la Guerre (Archives de l’État)

EBD : Eisenbahn-Betriebsdirektion (Bruxelles) (Direction opérationnelle des chemins de fer)

HVD : Hauptverkehrsdirektion (Bruxelles) (Direction centrale des transports)

MER : Mitteleuropaïsches Reisebüro (Agence de voyages pour l’Europe centrale)

SNCB : Société nationale des chemins de fer belges

RSHA : Reichssicherheitshauptamt (Office central de la sécurité du Reich)

SNCB-AR : ‘Archives de la Société nationale des Chemins de Fer belges (SNCB). Service du Personnel. Dossiers concernant la Deuxième Guerre mondiale 1929-1989’, Archives générales du Royaume.

UTMI : Union des travailleurs manuels et intellectuels

AJB : Association des Juifs en Belgique

VNV : Vlaams Nationaal Verbond (Ligue nationale flamande)

WVD : Wehrmachtverkehrsdirektion (Bruxelles) (Direction des transports de la Wehrmacht)

Liste des sources

Archives générales du Royaume (Bruxelles)

1/ Archives de la Société nationale des Chemins de Fer (SNB). Service du Personnel. Dossiers concernant la Deuxième Guerre mondiale 1929-1989.

Dossiers 'Incivisme' :

ADAM Ernest ; ADAM A.(°1911), ADRIAENS E.A.H. ; ANTOINE Louis ; ARNOULD GLL ; BARY F.L.J.M.G ; BERGHMANS René ; BERTRAND FAC ; BERTRAND Léon Joseph Ghislain ; BOGHAERT O.; BOMANS Jean Louis ; BONDAS Joseph ; BONTINCK Odilon ; BOUCIQUE J.L.A. ; BRAHY C.J. ; BRAHY Léon Louis ; BRIDOUX G J G ; BRIXHE Emiel S. ; BROUCKAERT A. ; BRUNEAU J.V.L. ; CAMBIER Léon ; CAMERMANS Charles ; CAMPUS R. ; CAPPUYNS H.F.F.M ; CAREZ G.A. ; CASTEELS F.P.M. ; CHALLE Hector ; CHANTRELL Augustin ; CHENU HP ; CHENU R. ; CLAUDOT L. ; COLLE J.M. ; CORBUGY René ; CORDIER L.A. ; COUSIN Valéry ; CREM M.R. ; CUYPERS Ferdinand ; DE BLIECK GT ; DE BLOCK A. ; DE BOECK P. ; DE BONDUWE R. ; DE COCK R.G. ; DE COEN J.J.E. ; DE GROOTE Paul, Hubert, Marie ; DE LAUSNAY Charles ; DE MOYER ; De REUS C.M. ; De SEILLES C.J.M. ; DE SOIGNIE Robert Georges ; DECROO Albert ; DEDOUAIRE E.N. ; DELCOURT Arthur ; DELORY F. H. ; DEMARET A.A ; DEPAIVE A.C.J. ; DESORGHER E.E.J.H. ; DESPRETS R. ; DESSENT F.O.G. ; DETHIEU L.C.M. ; DEVOOGHT Richard L. ; DEWINTER M. ; DISCRY L.J.O. ; DOMS Ernest ; DRAPPIER Jean ; DRECHEEL H. ; DRECHSEL Max ; DUBOIS M.J.J. ; DUBUISSON G. ; DUBUISSON J. ; DUBUS Jean D.C. ; DUCHATEAU G.L.A. ; DUCHENE L.P. ; DUFOUR Paulin ; DUQUESNE F.J.F. ; DUQUESNE P.J. ; DUTORDOIR A . ; EMPAIN Georges Ernest ; EMPAIN Robert Emile ; EVRARD J. ; FABRY Henry ; FERON ; FERRYN R.C. T.M. ; FONTAINE A.M. ; FRANCKSON Marcel ; FRANCOIS G.N.J. ; FRANCOIS G.S.A. ; FRECHSEL M. ; GAEREMIJNCK Oktaaf ; GALLE A. ; GALMART Jules C. ; GARCET L. ; GAREZ G.A. ; GEORGIN O.F.A. ; GEVAERT C. ; GEVAERT Joseph ; GHIJSBRECHT M. ; GHILAIN Paul Louis Nicolas ; GHINS O.L.J.G ; GHISLAIN F.V.J. ; GHISLAIN P.L.N. ; GILLET P. ; GLAUDOT L.F. ; HAESAERTS J.E. ; HAINAUT M.D.N.E. ; HANON E. ; HAZARD Henri Joseph Adolf ; HENNIG E. ; HENNING René Florent ; HENKENS André Barbe ; HUFTY N.A.J. ; HUYBERECHTS Antoine André Marie Joseph ; ILIAS J. ; ITHIER Gaston ; JABOT H.A. ; JACOPS ; LAMALLE V.U. ; LAMBERT Gustave ; LAMBOTTE Fernand ; LAMBRECHT F. ; LAMY A.M. ; LATAIRE L.K. ; LAUWERS C.L. A. ; LEDOUX R. ; LEGROS G.J.E. ; LEMAIRE Charles F.B. ; LEMAIRE M.G. ; LEMAITRE ; LIEBAERTS Charles/Karel ; LISMONDE Léon ; LOONTJENS Frans ; LOSSON M. ; MAES E. ; MARECHAL E.M. ; MARS R.F. ; MARTIN N.G. ; MARX P. ; MASUY G.C.F.F. ; MATAGNE P. ; MATTHYS J.L. ; MEEUSSEN J.M.E. ; MINSART E. ; MIRY Raoul ; MOULART G.I. ; MULLER J.E. ; MUSELLE M.J. ; MUSYCK J.A. ; NACHTERGAELE R.P.A. ; NAVEZ G. ; NOLET DE BRAUWERE van STEELAND ; NOTESSE R.A.F. ; NOTTE J.F.A. ; OLIVIER G. ; OP T' EYNDE G.J.F. ; PÂQUES V. ; PAREIN Victor ; PARISSE Maurice J.D.C. ; PAULIS Antoine ; PELTZER André ; PETERS Oscar ; PETIT Charles ; PHILIPPOT T.C.J. ; PICALAUSA P.S.A. ; PIERRE E.H. ; PIETTE P.M. ; PLISNIER M.A.J. ; POMMEROLLE F.J. ; PONSARD Alfred ; PUISSANT F.A. ; REUL M. ; RONSSE A.A.C. ; RULOT N. ; SANTE R. ; SCHAUTEN G.J. ; SCHEERANS ; SCHEERENS J.G.S.G. ; SCHEPERS R. ; SCHOTTE J.M.L.E. ; SCHRYVERS A.J. ; SEGERS Paul ;

SIMONET M.J. ; SPRUMONT R. ; STASSEN M.N.L.J. ; STORY Henri ; STRAUS E. ; TACK R. ; TALPAERT H.L. ; THEYS Joachim C.G. ; VAN BOXMEER J. ; VANDEN BOSCH G. ; VAN DEN BRANDEN J.F. ; VAN DEN STEEN Gérard L.F. ; VAN DEN TORREN J. ; VAN DER BORGHT R. ; VAN DER REST Maurice ; VAN DURME ; VAN ES Gaston ; VAN AERDE A.M.P.C. ; VAN GIJSEL M.R.G. ; VAN RIJN J.P. ; VAN WAEFELGHEM J.C.M. ; VAN WIJNSBERGHE R.J.F. ; VAN WYNSBERGHE E.A.J. ; VANDER HUYPEN ; VANDERBORGHT J.V.E. ; VANDERPUTTE E.E. ; VANDERPUTTE F. ; VANDERSPEK Jean ; VANDERSYPEN J.A. ; VANHEMELRIJCK ; VANHOOF A.C. ; VER ELST L. F. ; VERBEEMEN Maurice A. ; VERBEEMEN P.A. ; VEREENOOGHE E. ; VERKOYEN A.M.M. ; VERPLANCKEN O. ; VILAIN V. ; VINCENT J.M.J. ; VOLON J.A.L.G. ; VOORDECKER E.C.A.M. ; WALLET L.C. ; WARTE O. ; WELVAERT Rémi ; WESTENDORP N.H.P.M. ; WILLAERT G.C.A. ; WITTENBERG M.P.

Dossiers :

- Dossier 46 - Généralités – Livres d'ordres ou instructions pour les services P.52.3, Bureau P.S.51.21/1940-1944

- Dossier 67 - Avis 22 P du 6 mars 1945

- Dossier 68 - Avis 29 P du 1er avril 1945

- Dossier 80 – Reprise du travail SNCB et ministère du Ravitaillement

- Dossier 83-84 – Registre des mandats de recettes du Bureau 52.24

- Dossier 89 - Applications de diverses réglementations 1943-1950

- Dossier 91 - Circulaires et notes pour les agents restés en poste sur l'ordre formel de leurs supérieurs malgré les bombardements 1944-1946

- Dossier 92 – Dossier relatif aux agents arrêtés comme otages-1945

- Dossier 110 – Listes agents décédés suite à leur activité patriotique

- Dossier 111 – Agents arrêtés à cause de leur activité patriotique

- Dossier 112 –Agents déportés et décédés lors de la déportation– janvier 1945

- Dossier 113 –Agents déportés pour raisons d'ordre patriotique ou politique et rentrés en Belgique après le 31 octobre 1944

- Dossier 114 – Agents emprisonnés et décédés après le 31 octobre 1944 en Belgique

- Dossier 115 – Agents tués en service

- Dossier 117 – Agents emprisonnés par l'ennemi

2/ Commissions d'enquête sur l'attitude des fonctionnaires

- F 1587 'Staatsveiligheid': n°54: Rulot Narcisse

3/ Résistants armés 1940-1945. Dossiers individuels.

- F 1944 11 dossiers: De Brauwere Henri, Franckson Marcel, Du Bus de Warnaffe, Hazard Henri, Henning René, Huyberechts Antoine, Lambotte Fernand, Nolet de Brauwere Paul, Ronval Georges, Rotsaert Robert et Velleman Charles

4/ Sûreté de l'État

- Dossier nr. 2/XII g. Action du personnel des chemins de fer au moment de la libération du pays, *Haut-commissariat à la sûreté de l'État durant sa présence à Londres*, Archives de l'État.

- XII-109 g. Action du personnel des chemins de fer à l'heure H.

- CII/3-581 à 583 – SNCB: Sabotages sur le chemin de fer

- D .IV/1–702 Israélites

- D.V-790 Albert Dumont

- J.IX-A-nr. 1214 Centre d'internement Saint-Gilles

- M.I nr. 1390/14 Transports

- H.II–917/21 Sabotage dans les trains. Rapport des officiers régionaux

<u>Archives de l'État Bruxelles Dépôt Cuvelier</u>

1/ Archives de la justice militaire pour la répression de la collaboration après la Seconde Guerre mondiale

- Reeks "Industriële Collaboratie – Bedrijven" Krijgsauditoraat Brussel, Dossier *Bru/Bxl AM SS ZG KA Firmes nr. 36837 (Chemins de fer belges), "Nationale Gesellschaft der Belgische Eisenbahnen"*

- Nr. 396. Société nationale des Chemins de fer belge (S.N.C.F.B.) ; Rulot, directeur général ; Bomans ; Schotte J. 1944-1946. 1 paquet C.I. 10/44

- Nr. 3400. Atelier central Mechelen NMBS [Mechelen Arsenal S.N.C.F.B.] ; Verbeemen, ingénieur ; De Decker, directeur d'usine. 1945. 1 couverture C.I. 2558/45. Contient le dossier Div. 777/45 (Verbeemen, ingénieur ; Van Der Torren, inspecteur ; Van Calsteren, contremaître).

- Dossier "Union Belge des Constructeurs de Locomotives".

- Archives de l'Office du Travail de Liège- Procès en 1946 (3 boîtes – référence 1412) - Procès de Albert Carpiaux, Stéphane Meunier, Dr Kurth, Jules Hendriks, François Pirard, Jean Leenen, contre l'Office du Travail.

- Archives de l'Office du Travail de Mons: 2 boîtes (Coekelbergh- 27 juin 1947)

- Archives de l'Office du Travail de Nivelles: 5 boîtes (Office du Travail 27 juin 1947- n°225-229)

2/ Archives de l'auditorat général des forces armées, Service général de documentation

- Locomotives « Z/34-82 » (Question parlementaire n° 23 du 21/01/1947 de M. Demany, demandant si un rapport officiel a été établi à l'encontre des entreprises industrielles qui ont fabriqué des locomotives pour la Reichbahn [sic] pendant l'occupation)

3/ Archives de la Société Générale

- Soc. Gén. 4e dépôt: nr 593 Dossier concernant les activités de la S.N.C.F.B. (Société Nationale des Chemins de Fer Belges) et la réquisition allemande de personnel et de matériel dans le secteur des transports.

4/ Recherches de l'équipe « Histoire » de la RTBF Charleroi pour l'émission Jours de Guerre

- 726-Moika Wachter, Cantons de l'Est -3 Mobilisés et réfractaires, 13/11/1991, 2p.

- 828–Monika Wachter, Traduction de la note du Major Von Harbou sur les prisonniers de guerre, 9/1/90, 2p.

- 832/3–Sérafin Bonnet, les mémoires d'un agent double. Le combat contre la déportation. Le travail obligatoire, slnd, 13p (+ annexes)

- 858–Juline SPRONCK, Déportation 3781 jours. 10 avril 1943-31 mai 1945,

- SNCFB: Interviews n° 186, 226, 257, 287, 391, 391, 543, 705, 725

- Juifs déportation: Interviews n° 211, 212, 414, 443

- XXVe convoi: n° 28

<u>Archives de l'Office de récupération économique (ORE)</u>

- Dossier (S.N. des) Chemins de Fer Vicinaux - 39.077 Namur

- Dossier 9892 - Compagnie Belge de Chemins de Fer

- 340039 – Compagnie Belge de Chemins de Fer et d'Entreprises Bruxelles. Matériel à Aundinghem

- 208 (1042-208) – Compagnie Belge de Chemins de Fer et d'Entreprises Bruxelles

Service d'archives et de documentation de la SNCB

1/ Classement distinct (bâtiment Delta)

- Zuiveringdossier Narcisse Rulot (5 dozen)

- Notulen van de beraadslagingen van de Raad van bestuur 1940-1945 (PV du Conseil d'Administration)

- Notulen van de beraadslagingen van het Permanent (of Vast) Comité 1940-1945

- Notulen van de Algemene Vergadering 1940-1945

2/ Service d'archives et de documentation de la SNCB

- 9-Oorlogsarchief. Attestaties verzet 1 boîte (archives de guerre. Attestations, résistance)

- 40-E-2.02 Boîte n° 03-2012 - OCCUPATION ALLEMANDE (règlements allemands pour les chemins de fer), livres sur l'équipement militaire allemand)
1938-1942 1 boîte

- 41-E-2.02 Boîte n° 04-2012 - OCCUPATION ALLEMANDE ("Fahrplanbuchen"). 1913-1917

- 139-Biografische fiches (fiches biographiques)

- 152-Varia: Documenten Eisenbahn, Documenten Exploitatie, Personeel, orderboeken

- 197-Verslagen over de exploitatie

- 202-E-2.02 Dossier inzake opgeëiste voertuigen

- 218-Biografische fiches

- 220-Vergaderingsverslagen van het Bestendig Comité

- 263-Dossiers inzake wijzigingen aan de structuur van NMBS (1940-…)

- 307-Reglementen, 'Ordres spéciaux'

- 435-Dossiers inzake ernstige ongevallen (1936…) en dienstarchief (1922…): van 1/9/1936 tot 31/7/1945

- 554-E-2.02-Dossiers concernant les sabotages en 1943 (dossiers nr. 951-1100) 1943

- 633-Clichés van Duitse plannen

- 646-E-2.02-Archief inzake oorlogsschade Tweede Wereldoorlog. Oorlogsschade A'pen (Antwerpen) Dam – Statistieken

- 680-Register van ongevallen van 1 september 1936 tot 31 juli 1945

- 716-Archief Digitaal. Dienst ongevallen WOII

- 725-Archief inzake internationaal goederentransport

- 726-Dossiers concernant les sabotages entre 1941 et 1942 (Service des incidents)

- 727-Dossiers concernant les sabotages en 1943 (dossiers n° 193-317)

- 728-Dossiers concernant les sabotages en 1943 (dossiers n° 318-449)

- 729-Dossiers concernant les sabotages en 1943 (dossiers n° 450-700)

- 731-E-2.02 Dommages de guerre. Concerne le 'Groupe de Bruxelles' (occupations et prestations pour les armées alliées ou allemandes) 1944-1947/

- 732- Acquisition (boîte n° 11-2012)-Documentation: Jaarverslagen NMBS (1938-1951), boeken van NMBS over boekhouding, materieel en planning (1950-1969)

- 752-Télégramme allemand de juin 1940

- 755-Stationschef 'bijzondere situatie tijdens de oorlog'

- 756-'05/1940' Beleidsdocumenten NMBS Tweede Wereldoorlog (= ancien n° 9)

- 757-Mutaties, tucht, loonstaten

- 760-Index des trains durant la période de guerre

Fichiers et dossiers non numérotés :

- Reeks Avis/berichten

  - Avis service Défense Passive
  - Avis service Direction Générale
  - Avis service Exploitation
  - Avis Service Personnel
  - Avis Service Social

- Office d'Exploitation des Transports Coloniaux (OTRACO). Rapport 1940-1944, Bruxelles, 1946 (C700011)

- Situation mensuelle de comptes 1941-1944 (L.C. 12).

- Wagons tombereaux 1940-1945 (1 boîte) RAGH ENO 669-75 ; 680-1-3

- Annuaires de la SNCB 1940 et 1948

- PV des commissions de révisions 1940- 1945 (Référence interne: dossier 232.01.2/3.2.)

- Rapport sur le matériel cédé ou réquisitionné - de 1948: réf.232.01.2/1.3 (chemise 230098)

- PV du 29/9/1941 des voitures cédées à la Reichbahn: réf: 232.01.2/3.2/PV106

- Refus de céder des voitures écoles - 1944: réf: 232.01.2/9.3

- Voitures belges rentrant de l'étranger-1949: réf. 232.01.2/1.3

- Voitures cellulaires: fiches d'immatriculation 1903 – HV cellulaire n° 9229 à 9230

- Voitures cellulaires: fiches d'immatriculation 1930 – HV cellulaire n° 71.001 à 71.004

- Fiches d'immatriculation des voitures cédées à la Wehrmacht sur ordre 0.6.9 (n° 17.024 à 17.041)

- Voitures à démolir avant-guerre fonctionnant tout au long de la guerre: Fiches d'immatriculation (n° 17.028, 17.043, 17.019)

- Liste des voitures non recensées au 1.1.1948 (pas de référence interne)

- Revendications allemandes du 11 novembre 1940

- XXVe anniversaire de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges. Discours prononcé par M.Delory, Directeur Général, à la Séance Académique Solennelle du 22 octobre 1951 au Palais des Beaux-Arts à Bruxelles.

Archives HR Rail

- 5.0.540-70: Incivisme, Répression

- 5.0.580-603: Incivisme, Répression Cantons de l'Est

- 5.0.584: Incivisme Cantons de l'Est, révisions

- 53-23: Godfrin Louis, faits de guerre, dossier disciplinaire

- 5.0.700-704: Reichsbahn Ligne Kalterleberg

- Dossier 'Témoins du passé. Train fantôme'

Service Archives des Victimes de la Guerre (Archives de l'État)

Dossiers de victimes de la guerre:

- HENNING René, Inspecteur en chef adjoint au directeur Service Exploitation SNCB (prisonnier politique PP 124044 kal 14269)
- NOLET DE BRAUWERE Paul, Directeur du Personnel SNCB (prisonnier politique PP 126572 kal 14574)
- STRUYE Paul, avocat – réseau Nolet de Brauwere (presse clandestine 600.190/45/48)
- VAN LEEUWEN Joseph – réseau Nolet de Brauwere (presse clandestine 602.940/1732/1638)

- FRANCKSON Marcel – ingénieur SNCB déporté et décédé (Dossier documentation 43.486)
- MOREAU Joseph – employé SNCB arrêté et relâché (Dossier 87.543)
- THIJS Fritz médecin – arrêté et déporté pour avoir participé à l'attaque du XXe convoi (Dossier n° 16.644)
- Rapport de la relation faite le 18/12/1952 par Monsieur Jospa à Madame Vandenberghe (AOS-AVG-R.497/Tr.111037).
- Rapport d'une enquête faite le 02/07/1968 par HDB auprès de Monsieur Jungst Hercke (14/06/1905), évadé du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.226498/2).
- Rapport des enquêtes faites en juin-juillet 1968 par HDB, concernant la résistance du Rail et l'attaque du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.226779).
- Rapport d'une enquête faite le 06/08/1968 par HDB, rapport d'interrogatoire de MARKUS Egon (05/03/1922) (AOS-AVG-R.497/Tr.227000).
- Rapport d'une enquête faite le 25/11/1968 par HDB, interrogatoires de deux évadés du XXe convoi, Gorski David et Rafalowicz Sana (AOS-AVG-R.497/Tr.229331).
- Rapport d'une enquête faite le 26/02/1969 par HDB à Grivegnée auprès de Surovetchi Meer, évadé du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.230518).
- Rapport d'une enquête faite le 20/01/1970 par HDB à Uccle, rapport d'interrogatoire de Silbersztejn Herz (17/01/1923), évadé du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.234314).
- Rapport d'une enquête faite le 19/09/1972 par HDB auprès de Monsieur Vandepoel au local du M.N.B. à Saint-Gilles. Actions en vue de provoquer l'évasion des Juifs appartenant au XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.246139).
- Rapport d'une enquête faite le 07/11/1972 par HDB auprès de Monsieur Franklemon Jean. Actions en vue de provoquer l'évasion des Juifs appartenant au XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.247056).
- Rapport d'une communication téléphonique le 07/01/1973 entre Monsieur Maistriau et Monsieur HDB concernant l'action en vue de provoquer l'évasion des Juifs du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.247747).
- Rapport d'une enquête faite le 14/06/1973 par HDB auprès de Messieurs Abraham Bloder et Jacob Cynsiger, deux partisans armés rescapés du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.249994).
- Rapport d'une enquête faite le 21/01/1976 par HDB auprès de Madame KUPFERMINE Chana (épouse KUTNOWSKI), concernant l'attaque du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.262553).
- Rapport d'une enquête faite le 17/03/1976 par HDB chez Albert Dumon concernant le XXe convoi des Israélites déportés de Malines (AOS-AVG-R.497/Tr.263412).
- Rapport d'une enquête faite le 26 mai 1976 par HDB à Anderlecht, chez WEBERMAN Syncha (06/05/1909) et son épouse RAND Zlata (16/11/1912), concernant l'attaque du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.264360).
- Rapport des enquêtes faites les 8, 14, 21 et 28/03/1973 et le 19/04/1973 par HDB à Bruxelles. Actions en vue de provoquer l'évasion des Juifs du XXe convoi, déclarations de Terfve Jean, Baligand Raoul, Bolle Maurice et Goudsmit-Berkowitch Hélène (AOS-AVG-R.497/Tr.249265).
- Rapport d'une enquête sur le Train fantôme (R.497/TR.17511/01)
- Rapport d'une enquête sur le Train fantôme du 2 septembre 1944 (R.497/TR.251678)
- Rapport de la relation faite le 18/12/1952 par Monsieur Jospa à Madame Vandenberghe (AOS-AVG-R.497/Tr.111037).

- Rapport d'une enquête faite le 02/07/1968 par HDB auprès de Monsieur Jungst Hercke (14/06/1905), évadé du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.226498/2).
- Rapport des enquêtes faites en juin-juillet 1968 par HDB, concernant la résistance du Rail et l'attaque du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.226779).
- Rapport d'une enquête faite le 06/08/1968 par HDB, rapport d'interrogatoire de MARKUS Egon (05/03/1922) (AOS-AVG-R.497/Tr.227000).
- Rapport d'une enquête faite le 25/11/1968 par HDB, interrogatoires de deux évadés du XXe convoi, Gorski David et Rafalowicz Sana (AOS-AVG-R.497/Tr.229331).
- Rapport d'une enquête faite le 26/02/1969 par HDB à Grivegnée auprès de Surovetchi Meer, évadé du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.230518).
- Rapport d'une enquête faite le 20/01/1970 par HDB à Uccle, rapport d'interrogatoire de Silbersztejn Herz (17/01/1923), évadé du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.234314).
- Rapport d'une enquête faite le 30/01/1973 par HDB à Bruxelles. Recherche des personnes ayant saboté l'action des résistants pour provoquer l'évasion des Juifs du XXe convoi le 20 avril 1943 (AOS-AVG-R.497/Tr.248246).
- Rapport d'une enquête faite le 30/05/1973 par HDB à Bruxelles. Actions en vue de provoquer l'évasion des Juifs du XXe convoi, déclaration de Krochmal Régine (AOS-AVG-R.497/Tr.249728).
- Rapport Sipo-SD 16-31.07.1944 (R.696 TR.240002).
- Rapport d'une enquête faite le 10/12/1975 par HDB à Auderghem chez Mme Dwojra Binsztok concernant l'attaque du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.262151).
  cdfc
- Rapport d'une enquête faite le 04/06/1976 par HDB chez M. Goldsteinas Mendelis (05/10/1901) et son épouse Vistinezki Hinda (17/12/1904), tous deux évadés du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.264530).
- Rapport des enquêtes faites le 25 février 1977 à Tirlemont par HDB concernant l'attaque du XXe convoi + carte de Tirlemont (AOS-AVG-R.497/Tr.267449).
- Lettre du Service Social Juif au Service Recherches et Documentation datée du 02/07/1968 concernant la demande de Ch. Perelman d'obtenir les noms et adresses des personnes qui ont pu s'échapper du XXe convoi + lettres du Service Recherches et Documentation concernant l'envoi des listes (AOS-AVG-R.706/Tr.250830/1-2).
- Rapport d'une enquête faite le 30/10/1969 chez Madame Jadoul sur le Train fantôme (R.497/TR.233431)
- Rapport d'une enquête faite chez Monsieur Gutman Szama et Surovetchi, évadés du XXe convoi (R.497/TR.236643A)
- Rapport d'une enquête chez Madame Wajcblum Sara qui fut déportée par le XXe convoi et qui a organisé un réseau d'entraide à Auschwitz (R.497/TR.237508)
- Lettre d'un résistant condamné à être fusillé à sa mère (R.497/TR.189797/1 ; 189794/2a ; 189794/2b)
- Rapport d'une enquête à l'évêché de Liège en date du 30/12/1976 (R.497/TR.266852)
- Rapport d'une enquête sur les résistants français libérés par la résistance belge (le Train fantôme (R.497/TR.246633)
- Liste de 476 Belges arrêtés par la police allemande et libérés le 3/9/1944 à la gare de Petite Ile (Train fantôme) (R.497/TR.36466/03)
- Rapport d'une enquête faite le 06/08/1968 par HDB, rapport d'interrogatoire de MARKUS Egon (05/03/1922) et MOGIELNICK Lejbus (°22/6/1909) (AOS-AVG-R.497/Tr.227000).

- HENNING, René, La lutte des cheminots belges (photocopie slnd)- (R.497/ TR.226529)
- Dossier D'HOOGE Achiel, résistant (R.610/271431)
- Discours du ministre Gutt du 22/1/1942 aux cheminots (R.610/271431)
- Appel du premier ministre belge Pierlot aux cheminots du pays occupé, dans sa radiodiffusion du 12/11/1942 (R.610/271431)
- Messages de Radio Belgique du 17/12/1941 et un message radiodiffusé non daté (R.610/271431)
- Presse clandestine: « Écho de la liberté »: avril 1943 et 15 mai 1943 (n° 2) (R.610/271431)
- Courrier des « Vrais fils de la Belgique », slnd (R.610/271431)
- Publication Ofipresse (Office israélite de presse et de documentation), n° 15, 10 août 1945 (réf. R.123/TR.148442)
- AOS-AVG/d.017.298/ Dossier personnel établi au nom de Jean Verhaegen par le service documentation
- Dossier Wayaffe Robert: n° 64004 (travailleur obligatoire en 1943, blessé en Allemagne)

Centre d'Étude Guerre et Société contemporaine (CegeSoma/Archives de l'État)

- Narcisse RULOT, *On n'aurait pas dû*, slnd (mémoire sur la période de guerre) – Collection journaux personnels et manuscrits. Acquisitions 1969-2018. » (02750 AB) *En cours d'inventorisation*

- Déclaration de témoins et d'accusés pendant le procès Kurt Asche devant le Landgericht Kiel, 1980, vol. VI, *Vernehmungen Hans Rodenbüsch*, Bonn, 14 Februar 1968, p. 1175-1176.

- Commission d'enquête sur les fonctionnaires de l'après-guerre

- Notes de A. Castiau (Secrétaire général des Transports, PTT et NIR) sur les réunions des Secrétaires généraux, 1/8/1940-31/3/1941.

- Archives de l'Amicale des Prisonniers Politiques rescapés du convoi du 3 septembre 1944

- AA807, Documents Nolet De Brauwere sur la SNCB

- Archives Hubert Detroz, sur la carrière à la SNCB et l'emploi en Allemagne de son fils Lambert 1940-1945.

- AA861, Albert Sollie, résistance et déportation ("Spooktreinen")

- AA1333/138, Farde de documentation sur la mission MESSALA

- AA1333/196/1 et 196/2: réseau Luc-Marc

- AA69, Verslag sabotages op het Spoorwegnetwerk

- AA70, 'Diverse documenten' over de NMBS

- AA101, Activiteitenverslag van de Ravitailleringsdienst van de NMBS

- AA977, Groep/Groupe G (37 persoonsdossiers verzet)

- AA1333, Inlichtings- en Actiediensten (Staatsveiligheid): 94 persoonsdossiers

- AA652, secretaris-generaal Emiel De Winter (Landbouw en Voedselvoorziening); dossier Rulot

- Archief van de Nationale Koningsgezinde Beweging, doos 23 'ROMEO-SANDRA' 1859 (verzetsdossier Narcisse Rulot)

- AA2309, Archief Laurent Deckers, dienstleider NMBS station Achel-Statie

- AA2127, Attestation René Henning, Prisonnier politique

- AA1135, Archives du réseau Luc-Marc- Fardes relatives aux envois d'informations sur le chemin de fer et les déportations de civils en 1943. Fardes n° 94-96, 129-136

Archives de l'État Namur

Fonds Hermann, 127/2 (Narcisse Rulot):

2–L'héritage du Directeur Général Narcisse RULOT

- 2.1–Reproduction des mémoires de guerre du Directeur de la SNCB Narcisse RULOT
- 2.2–L'activité sociale et l'activité patriotique du Service de Ravitaillement de la SNCB, pendant l'occupation ennemie
- 2.3–L'Affaire de Mr René LEDOUX à la SNCB (Namur, le 8 mai 1949 – 87 pages et 36 annexes).
- 2.4–Notice biographique du chef comptable René LEDOUX (1899-1969), devenu Inspecteur Principal, accompagnée de divers documents annexes
- 2.5–Dossier de la déportation des travailleurs belges en Allemagne (26 décembre 1942) + la situation statistique des Entreprises de transport par Rail à la date du 19 décembre 1942 + copie de divers courriers (SGB, le Roi, le Cardinal, etc) + un tract.
- 2.6–Le dossier personnel des documents ayant appartenu à Narcisse Rulot

Fondation Auschwitz

Témoignages oraux

ARIEL Nina ; MAISTRIAU Robert ; MANDELBAUM David ; RAMET Natan ; ROSENBERG Lili ; TRIFFET Jules ; BELEN Pierre ; BERMAN Joseph ; BRUSSELAIRS Charles ; BRUSSON Paul ; CLAES Philip ; DECLEVE Bernard; ELBERG Chil; FLEM Boris; GENARD Mariette; GOLDBERG Sarah; GOLDSTEIN Maurice; GRONOWSKI Simon; HALTER Paul; HAULOT Arthur; HEIMANS Eugène; JURYSTA Dolf (ou Adolf); KICHKA Henri; KROCHMAL Régine; LACHMAN David; LIWSCHITZ Rebecca; MALBECQ Victor; MONCZYK Alain; PINHAS Marie; RAINDORF René;

ROSENBERG Lili; ROZENBERG Jacques; SOBOL Betsy; TRIFFET Jules; VAN DEN EYNDE Fernand; VAN HASSELT; VAN KERCKHOVEN Nina; VAN WEST Charles; WASSERSZTRUM GOLDMAN Sonia; WEINBLUM Léo; WIESENFELD Markus; WOLF Michal

Bundesarchiv Berlin (Archives de l'État Berlin)

1/ R 4306 - HAUPTDIREKTION BRÜSSEL

- R 4306/2: Dienstnachweise 1944

- R 4306/3: Verzeichnis der Bahnhöfe in Bezirk der Eisenbahn-Betriebsdirektion Brüssel 1943

2/ R 124 EISENBAHNVERWALTUNGEN IN DEN BESETZTEN GEBIETEN

- R 124/35: Geschäftsplan der Verkehrsdirektion Brüssel 1941 - 1943

- R 124/52: Kraftfahrzeugangelegenheiten 1944

- R 124/58: Geschäftsverteilungsplan, Stand 1941 mit Nachträgen 1941 - 1944

- R 124/69: Wagenübergangspläne der Nationalgesellschaft der Belgischen Eisenbahnen 1941

- R 124/34: Stammplanzüge für den Güterverkehr.- Zuggestellung und Lokgestellung 1943

- R 124/131: Eisenbahnübersichtskarten des Bezirks der Eisenbahnbetriebsdirektion Brüssel mit Einzeichnung der Zerstörung vom 27. August bis 3. September 1944

- R 124/83: Frankreich: SF-Züge (Schnellzüge für Fronturlauber) und D-Zugverkehr.- Zugbildung, Belastung und Anweisungen für die Ankündigung der Abfahrt 1942

3/ R 5-ANH. I REICHSVERKEHRSMINISTERIUM (SAMMLUNG SARTER)

- R 5-ANH. I/50: BA Malmedy in der Zeit von Mai 1940 bis April 1944

- R 5-ANH. I/96: Besetzung der belgischen und französischen Eisenbahnstellen und Wiederaufnahme des Betriebes im Sommer 1940, 1940-1942, 1952-1954

- R 5-ANH. I/102: Allgemeines 1939-1940, 1944, 1954-1955

- R 5-ANH. I/103: Übersichtskarten und Dienstanweisungen 1934, 1940-1944, 1954-1955

- R 5-ANH. I/97: Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen Bd. 1 1940 - 1942

- R 5-ANH. I/101: Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen Bd. 5 1940-1944, WVD bzw. HVD Brüssel einschl. EBA Lille, Nancy und Luxemburg, Zusammenarbeit mit der SNCB, SNCF und der CFL 1939 bis 1945 1940 - 1954

- R 5-ANH. I/93: Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen Bd. 1 1940, 1942, 1954

- R 5-ANH. I/94: Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen Bd. 2 1940 – 1941

- R 5-ANH. I/95: Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen Bd. 3 1940 - 1942

4/ R 5-ANH. II REICHSVERKEHRSMINISTERIUM (SAMMLUNG KREIDLER)

- R 5-ANH. II/87: Betrieb bei den Wehrmachtverkehrsdirektionen Brüssel und Paris 1940 - 1942

- R 5-ANH. II/56: Verladung und Beförderung von Wehrmachts- und Verwundetentransporten 1937 - 1945

- R 5-ANH. II/11: Eisenbahndirektionen Lille und Brüssel 1940

Bundesarchiv Freiburg (Archives de l'État Fribourg)

1/ Organisation und Geschäftstverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel

- Nr. 28. Einrichtung und Oganisation der WVD Brüssel 1939-1940
- Nr 29. Aufbau, Organisation und Stellenbesetzung der WVD Brüssel und der nachgeordneten Transportdienststellen.
- Nr 2. Geschäftsverteilungsplan der WVD Brüssel / Abt. Eisenbahn, mit Berichtigung
- Nr 44. Verkehrswesen – Organisation, Personalfragen. Besprechungsnotizen des Kdr. WVD Brüssel, Oberts Mittermaier 1940.
- Nr 45. Zussemmenarbeit mit deutschen und einheimischen Dienststellen im besetzeten Gebiet 1940.
- Nr 25.Überführung des Eisenbahnwesens im Westen in den Geschäftsbereich des Reichsverkehrsministers. Enthält: Übertragung der Aufgaben des Wagendienstes von den Eisenbahndirektionen Nancy und Lille auf die WVD Paris 1942.
- Nr 47. Erfassung, Verteilung sowie Abgabe von Lokomoitven und Güterwagen aus Frankreich und Belgien an das Deutsche Reich 1940.
- Nr 3. übersicht zum Nummernverzeichnis der 900 Abgabelokomotiven der WVD Brüssel 1941.
- Nr 48. Instandsetzung. Nutzung der belgischen Eisenbahnen für deutsche Zwecke 1940.
- Nr 4. Richtlinien für die Abwicklung des Verkehrs vond Sonderzüge 1942-1944
- Nr 64. Betriebslagemeldungen der WVD Brüssel/Abt. Eisenbahn, 3.5.-24.7.1941

- Nr 65. Idem/Dgl. 25.3.1942
- Nr 67. Wehrmachtreiseverkehr – Schaffung einer zentralen Dienststelle zur Überwachting und Betreuung des Wehrmachtreiseverkehrs. 1940-1941.

Bibliographie sélective

Administration des Transports (Chemins de fer), Bruxelles, 2020.

Adriaens Ward, *Partizaan Storms: kroniek van de partizanendetachementen van Boortmeerbeek, Hofstade, Muizen, Kampenhout en Putte en van Sectie K8 van de spionagelijn Bayard*, Malines, 2006.

Adriaens Ward, *Partizanenkorps 037,* Berchem, 2005.

Adriaens Ward, Steinberg Maxime & Schram Laurence, *Mecheln-Auschwitz 1942-1944. De vernietiging van de Joden en zigeuners van België,* 4 tomes, Malines-Bruxelles, 2009.

Aerts Koen, *'Repressie zonder maat of einde ?': de juridische reïntegratie van collaborateurs in de Belgische Staat na de Tweede Wereldoorlog,* Gand, 2014.

Akties van het Belgisch Leger des Partizanen, Bruxelles, 1989.

Aron Paul & Gotovitch José (réd.), *Dictionnaire de la Seconde Guerre mondiale en Belgique,* Bruxelles, 2008.

Association Interalliée des Résistants du Rail. A.I.R.R. 1947-1959. Belgique, France, Grèce, Luxembourg, Pays-Bas, Yougoslavie, s.l., 1959

Bade Claudia, Skowronski Lars & Viebig Michael, *NS-Militärjustiz im Zweiten Weltkrieg: Disziplinierungs- und Repressionsinstrument in europäischer Dimension*, Göttingen, 2015.

Balace Francis (éd.), *Jours de guerre*, Bruxelles, 1990-2001.

Barnouw David, Mulder Dirk, Veenendaal Guus, *De Nederlandse Spoorwegen in oorlogstijd 1939-1945: Rijden voor Vaderland en Vijand: Spoorwegstaking - Jodentransporten - Herinnering*, Zwolle, 2019.

Baudhuin Fernand, *L'économie belge sous l'occupation,* Bruxelles, 1946.

België in de Tweede Wereldoorlog, 9 tomes, Anvers/Kapellen, 1973-1991.

België, een maatschappij in crisis en oorlog, 1940/Belgique, une société en crise, un pays en guerre, 1940, Brussel-Bruxelles, 1993.

Benz Wolfgang, '*Konzentrationslager*', in Benz Wolfgang (réd.), *Lexikon des Holocaust,* Munich, 2002, p. 126-128

Bernadac Christian, *Le train de la mort*, Paris, 1970.

Bervoets-Tragholz Marcel, *La liste de Saint-Cyprien. L'odyssée de plusieurs milliers de juifs expulsés le 10 mai 1940 par les autorités belges vers des camps d'internement du sud de la France, antichambre des camps d'extermination*, Bruxelles, 2006.

Brachfeld Sylvain S., *Ils ont survécu. Le sauvetage des Juifs en Belgique occupée*, Bruxelles, 2001.

Broch Ludivine & Demange Odile, *Les Cheminots, Vichy et la Shoah: des travailleurs ordinaires*, Paris, 2016.

Chagoll Lydia & Gotovitch José, *'Zigeuners': Sinti en Roma onder het hakenkruis*, Anvers, 2008.

Charles Jean-Léon et Dasnoy Philippe, *Les Secrétaires généraux face à l'occupant, 1940-1944. Procès-verbaux des réunions du comité des secrétaires généraux*, Bruxelles, 1974.

Commissie voor oorlogsmisdaden, De oorlogsmisdaden bedreven onder de bezetting van België 1940-1945. Het folteringskamp Breendonk, Liège, 1949.

Commission des Crimes de Guerre, Les crimes de guerre commis sous l'occupation de la Belgique 1940-1945. La persécution antisémitique en Belgique, Liège, 1947.

Coppieters Guy, '*Nationale maatschappij der belgische spoorwegen* (NMBS). Société nationale des chemins de fer belges (SNCB)', dans Jean-Marie Yante et P. Tallier (éds.), *Guide des organismes d'intérêt public en Belgique. Tome II*, Bruxelles, AGR, 2008, 768-777.

Courtois Stéphane & Rayski Adam, *Qui savait quoi ? L'extermination des Juifs. 1941-1945*, Paris, 1987.

Culot Jean, 'Het gebruik van Belgische arbeidskrachten en het probleem van de werkweigeraars', dans *Bijdragen tot de Geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog,* 1970; n° 1, 33-68.

De Bruyne Eddy, *La Sipo-SD à Liège, 1940-1944. Composantes et lignes de force*, Housse, 1998.

De Jonghe Albert, *Hitler en het politieke lot van België (1940-1944). De vestiging van een Zivilverwaltung in België en Noord-Frankrijk deel I*, Anvers-Utrecht, 1972.

De Vlaminck Michaël & De Vos Luc, 'De Belgische industriëlen tijdens de bezetting 1940-1944. Collaboreren om de bezetter te schaden, produceren met het oog op de naoorlogse periode', dans *Belgisch Tijdschrift voor Militaire Geschiedenis,* n° 2 1985, 113-136.

Debruyne Emmanuel, 'Invasion 40 – La Belgique face à ses «ennemis de l'intérieur». Entre peur et impuissance' dans *La guerre de 1940 : Se battre, subir, se souvenir*, Villeneuve-d'Ascq, 2014, 87-100.

Debruyne Emmanuel, *C'était Tégal: un réseau de renseignements en Belgique occupée, 1940-1944*, Bruxelles, 2003.

Debruyne Emmanuel, *La guerre secrète des espions belges: 1940-1944,* Bruxelles, 2008.

Delmelle Joseph, *Histoire des chemins de fer belges,* Bruxelles, 1977.

Delmelle Joseph, *Quand les rails luisaient de peur*, Evere, 1970.

Delory F., 'Le premier quart de siècle de la SNCB: 1926-1951', dans *Revue de la SNCB*, n° 3-4, 1951, 3-111.

Delplancq Thierry, '1940-1942, une cité occupée et ses Juifs. Quelques aspects heuristiques', dans *Les Cahiers de la Mémoire contemporaine*, 3, 2001, 125-134.

Denuit-Somerhausen Christine, 'Le décret Nacht und Nebel de décembre 1941 et les prisonniers politiques belges: une première approche', dans *Bijdragen van het NCWOII*, 16, 1994, p. 17-40.

Devolder Conny, *Het ministerie van Verkeer en van de Post, Telegrafie en Telefonie (1884-1990)*, Bruxelles, 1995.

Devos Wannes & Gony Kevin, *Oorlog, bezetting, bevrijding: België 1940-1945*, Tielt, 2019.

Dujardin Jean, 'De Belgische Nationale Beweging. Aktiviteiten inzake inlichtingen en aktie (1941-februari 1944)', dans *Bijdragen tot de geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog*, 2, 1972, 115-185.

Dujardin Jean, 'Le service de renseignements 'Boucle'', dans *Bijdragen van het NCWOII*, 15, 1992, 205-232.

Engwert Andreas et Kill Susanne, *Sonderzüge in den Tod. Die Deportationen mit der Deutschen Reichsbahn. Eine Dokumentation der Deutschen Bahn AG*, Cologne, 2019, 40, 47.

Favez Jean-Claude, *Une mission impossible ? Le CICR, les déportations et les camps de concentration nazis,* Lausanne, 1988.

Federman Sarah, *Last Train to Auschwitz The French National Railways and the Journey to Accountability,* Wisconsin, 2021.

Gedenkboek Inlichtings- en Actie Agenten, Bruxelles/Anvers/Apeldoorn, 2015.

Geerkens Éric, 'La rationalisation de l'industrie belge: les réalisations de la SNCB (1926-1940)', in *Revue belge de philologie et d'histoire*, vol. 76, 1998, 443-500.

Gerard-Libois Jules et Gotovitch José, *L'An 40. La Belgique occupée*, Bruxelles, 1971.

Gillingham John, *Geld maken in oorlogstijd. Economische collaboratie 1940-1945*, Louvain, 1979.

Gotovitch José et Balace Francis, 'Militärverwaltung', dans Francis Balace (éd.), *Jours de guerre. Jours de chagrin I*, 1991, Bruxelles, 81-102.

Gottwaldt Alfred & Schulle Diana, *Die Judendeportationen aus dem deutschen Reich von 1941-1945*, Wiesbaden, 2005.

Grynberg Anne, *Les camps de la honte. Les internés juifs des camps français. 1939-1944*, Paris, 1991.

Guckes Jochen, 'Le rôle des chemins de fer dans la déportation des Juifs de France', dans *Revue d'Histoire de la Shoah,* 1999, n° 165, 29-110.

Gysel André, Schotte Brecht & Vandewalle Chris, *Trein van hoop: Een verzetsdaad van het volk (4 september 1944)*, Malines/Louvain/Dixmude, 2012.

Hilberg Raul, *Sonderzüge nach Auschwitz*, Mayence, 1981.

Hilberg Raul & Pijpers Rob, *De vernietiging van de Europese Joden*, 3 tomes, Laren, 2008.

Huyse Luc & Dhont Steven, *Onverwerkt verleden 1942-1952: Een update na dertig jaar,* Tielt, 2020.

Jacquemin Madeleine, *Inventaire des archives du Ministère des Communications. Administration des Transports (Chemins de fer) 1835-1966*, Bruxelles, 2020.

Klarsfeld Serge & Steinberg Maxime (éds.), *Die Endlösung der Judenfrage in Belgien. Dokumente*, New York/Paris, 1980.

Klarsfeld Serge & Steinberg Maxime, *Mémorial de la déportation des Juifs de Belgique,* Bruxelles/New York, 1982.

Kundrus Birthe & Meyer Beate, *Die Deportation der Juden aus Deutschland. Pläne - Praxis - Reaktionen 1938-1945*, Göttingen, 2004.

L'affaire de M. René Ledoux à la SNCB, s.l., s.n., s.d.

L'action sociale et l'activité patriotique du service du ravitaillement de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges pendant l'occupation ennemie / De sociale actie en de vaderlandslievende bedrijvigheid van de dienst van ravitaillering van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen tijdens de vijandelijke bezetting, Brussel/Bruxelles, s.d.

Lamalle Ulysse, *Histoire des chemins de fer belges,* Bruxelles, 1943.

Lamalle Ulysse, *Le chemin de fer, cet inconnu,* Bruxelles, 1945.

Lamming Clive & Roux de Bézieux Guillaume, *Le train en Belgique: la grande histoire des chemins de fer belges*, Bruxelles, 2016.

Laplasse Jan & Steen Karolien, ‘Het verzet gewogen: een kwantitatieve analyse van politieke aanslagen en sabotages in België, 1940-1944’, dans *Bijdragen tot de Eigentijdse Geschiedenis*, 15, 2005, 227-262.

Lateur Ruben, *Het verzet tijdens de Tweede Wereldoorlog door de spoorweglieden in de regio Mechelen en de aansluitende zones Leuven, Tienen en Landen*, mémoire de master non publié, UGent, 2023.

Laureys Véronique, ‘L'attitude du gouvernement belge en exil à Londres envers les juifs et la question juive pendant la Seconde Guerre mondiale’, dans Van Doorslaer Rudi (éd.), *Les Juifs de Belgique. De l'immigration au génocide, 1925-1945*, Bruxelles, 1994, 137-152.

L'effort de guerre des cheminots belges, 1944-1945, Bruxelles, s.d.

Lemaire Charles, ‘La destruction des ponts-rails métalliques pendant la guerre’, dans *L’Ossature Métallique,* vol. 10, n° 5-6, 1945, 87-97.

Lichtenstein Heiner, *Mit der Reichsbahn in den Tod: Massentransporte in den Holocaust 1941 bis 1945,* Cologne, 1985.

Logghe Sybren, *De administratieve zuivering van incivisme binnen de NMBS na de Tweede Wereldoorlog,* mémoire de master non publié, UGent, 2023.

Lokker Claude, *Des bâtons dans les roues. Les cheminots belges durant la deuxième guerre mondiale / Stokken in de wielen. De Belgische spoormannen tijdens de tweede wereldoorlog,* Antwerpen/Anvers-Brussel/Bruxelles, 1985.

Luyten Dirk et Magits Michel, ‘Het juridisch begrip "noodtoestand" in het Belgisch strafrecht tijdens de repressie van de economische collaboratie na de Tweede Wereldoorlog’, dans *Rechtskundig Weekblad,* 1994, n° 13, 417-425.

Luyten Dirk, ‘De “opdracht” van de regering aan het Galopin-Komitee op 15 mei 1940’, dans *Bijdragen van het Navorsings- en studiecentrum voor de geschiedenis van de tweede wereldoorlog*, 16, 1994, 165-171.

Luyten Dirk, *Burgers boven elke verdenking? Vervolgingen van economische collaboratie in België na de Tweede Wereldoorlog,* Bruxelles, 1996.

Luyten Dirk, *Het corporatisme bij de katholieken en de christelijke en socialistische vakbonden in België (1930-40). Een verkenning,* Bruxelles, 1985.

Luyten Dirk, *Ideologie en praktijk van het corporatisme tijdens de Tweede Wereldoorlog in België,* Bruxelles, 1997.

Maerten Fabrice, *Du murmure au grondement. La Résistance politique et idéologique dans la province de Hainaut pendant la Seconde Guerre mondiale (mai 1940-septembre 1944)*, 3 vol., Mons, 1999.

Maerten Fabrice, Selleslagh Frans & Van den Wijngaert Mark (réd.), *Entre la peste et le choléra. Vie et attitude des catholiques belges sous l’Occupation*, Gerpinnes, 1999.

Matteazzi Florence, '«Qui s'y frotte, s'y pique». Aperçu de la résistance au sein de la SNCB durant la Deuxième Guerre mondiale', dans BTNG (à paraître en 2024).

Meinen Insa, *De Shoah in België*, Anvers, 2011.

Meunier Sabine, *Les Juifs de Belgique dans les Camps du Sud-Ouest de la France,* ULB, mémoire de licence non publié, 1999.

Meyers Willem & Selleslagh Frans, *De vijand te lijf: de Belgen in het verzet*, Anvers/Amsterdam, 1984.

Michiels Marc & Van den Wijnaert Mark, *Het XXste transport naar Auschwitz*, Anvers, 2012.

Moreau Patrick, *Systematiek en Willekeur: het verhaal van de politieke gevangenen uit het arrondissement Mechelen,* Anvers, 2003.

Mulder Dirk, *Buitengewone transporten: Deportaties van Joden, Roma en Sinti uit Nederland, 1940-1945,* Zwolle, 2022.

Nefors Patrick, *Breendonk, 1940-1945: de geschiedenis*, Anvers, 2004.

Nefors Patrick, *Industriële "collaboratie" in België. De Galopindoctrine, de Emissiebank en de Belgische industrie*, Louvain, 2000.

Nolet de Brauwere Paul, 'L'organisation', dans *Trains*, n° 3-4, 1951, 19-23.

Pohl Dieter, 'Dimensionen eines Menschheitsverbrechens. Die Verfolgung und Ermordung der europäischen Juden 1939-1945', dans Burkhard Asmuss, *Holocaust. Der Nationalsozialistische Völkermord und die Motive seiner Erinnerung,* Berlin, 2002.

Rapport. Situation faite par le Reichsbahn au personnel de la S.N.C.B. resté ou repassé dans les territoires annexés au Reich pendant l'occupation de la Belgique. Attitude adoptée par ce même personnel à l'égard de l'occupant, s.l., s.n., 194.

Rochet Bénédicte, 'L'administration centrale belge: des fonctionnaires résistants et/ou patriotes ?' dans *Les Services publics et la Résistance en Zone Interdite et en Belgique (1940-1944),* Lille, 13-26.

Rochet Bénédicte, *L'administration belge pendant la Deuxième Guerre mondiale: refuge et berceau de modernisation?,* rapport de recherche non publié du CegeSoma, Bruxelles, 2002.

Roden Dimitri, 'Van aanhouding tot strafuitvoering. De werking van het Duitse gerechtelijke apparaat in bezet België en Noord-Frankrijk, 1940-1944', dans *Bijdragen tot de Eigentijdse Geschiedenis*, n° 22 – 2010, 113-160.

Roden Dimitri, *Ondankbaar België: de Duitse repressie in de Tweede Wereldoorlog,* Amsterdam, 2018.

Rozenblum Thierry, *Une cité si ardente ... Les Juifs de Liège sous l'Occupation (1940-1944)*, Bruxelles, 2010.

Saerens Lieven, 'Augustus 1942. De jodenvervolging in Borgerhout en de medewerking van de lokale politie', dans Bijdragen tot de Eigentijdse Herinnering, 4, 2002, 99-146.

Saerens Lieven, 'De Antwerpse verzetspers en de jodenvervolging', dans *Tegendruk. Geheime pers tijdens de Tweede Wereldoorlog*, s.l., 2004, 145-163.

Saerens Lieven, 'De Jodenvervolging in België in cijfers', dans *Bijdragen tot de Eigentijdse Geschiedenis,* 17, 2006, 199-236.

Saerens Lieven, 'Dossier Brussel en de Joodse kwestie. Inleiding', dans *Bijdragen tot de Eigentijdse Geschiedenis,* 12, 2003, 125-138.

Saerens Lieven, 'Gewone Vlamingen ? De jodenjagers van de Vlaamse SS in Antwerpen, 1942 deel 1 & deel 2', dans *Bijdragen tot de Eigentijdse Geschiedenis*, 2005, 15 & 16, 289-313 & 11-56.

Saerens Lieven, *Vreemdelingen in een wereldstad. Een geschiedenis van Antwerpen en zijn joodse bevolking (1880-1944),* Tielt, 2000.

Scholliers Peter, 'De massale ontruiming van de SS-gevangenissen. De transporten van 8 en 23 mei 1944 naar Buchenwald', dans *Bijdragen tot de Geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog*, VI, 1980, 1, 119-148.

Schram Laurence, 'De oproeping voor 'tewerkstelling' in het Oosten', dans Rudi Van Doorslaer et Jean-Philippe Schreiber, *De curatoren van het getto. De vereniging van de joden in België tijdens de nazi-bezetting*, Tielt, 2004, 247-267.

Schreiber Marion & Gielkens Jan, *Stille rebellen: de overval op deportatietrein nr. 20 naar Auschwitz,* Amsterdam/Anvers, 2001.

Seberechts Frank, *'Hier gaat alles zijnen gewonen gang'. De verplichte tewerkstelling in Duitsland tijdens de Tweede Wereldoorlog,* Louvain, 2005.

Seberechts Frank, *De weggevoerden van mei 1940,* Anvers, 2014.

Seberechts Frank, *'Uit welke reden is het dat wij verjacht worden?' De vervolging van de zigeuners in België in de eerste helft van de twintigste eeuw*, Bruxelles, rapport du CegeSoma, 2008.

Selleslagh Frans, *L'emploi de la main d'œuvre belge sous l'Occupation* 1940, Bruxelles, 1970.

Steinberg Maxime & Schram Laurence, *Transport XX Malines-Auschwitz,* Bruxelles, 2008.

Steinberg Maxime, 'Malines, antichambre de la mort', dans *1940-1944: Les années ténèbres. Déportation et résistances des Juifs en Belgique. Exposition organisée à Bruxelles du 13 septembre 92 au 20 décembre 92*, Bruxelles, 1992, p. 7-14.

Steinberg Maxime, *Dossier Brussel-Auschwitz. De SS-politie en de uitroeiing van de joden*, Brussel, 1981.

Steinberg Maxime, *La Persécution des Juifs en Belgique (1940-1945)*, Bruxelles, 2004.

Steinberg Maxime, *Un pays occupé et ses juifs. Belgique entre France et Pays-Bas*, Bruxelles, 1999.

Strubbe Fernand, *Geheime oorlog 40/45: de inlichtings- en actiediensten in België,* Tielt, 1992.

Styven Dorien et Vanden Daelen Veerle, 'The "Antwerp specificity". Differences in deportation numbers', dans *BTNG*, 2024, n° 1, pagination inconnue.

Temmerman Patrick & Boeckx Bert, *Deportatie en verzet, een eerste globale statistische analyse op basis van de erkenningsdossiers Politieke Gevangenen*, Bruxelles, 1995.

Train: exposition de la Confédération Nationale des Prisonniers Politiques et Ayants-Droit et de l'Association Nationale des Résistants du Chemin de Fer = Trein: expositie van de Nationale Confederatie der Politieke Gevangenen en Rechthebbenden en van de Nationale Vereniging der Weerstanders van 't Spoor, Bruxelles, 1947.

Umbreit Hans, 'Les pouvoirs allemands en France et en Belgique', dans *L'Occupation en France et en Belgique 1940-1944,* Lille, 1987-1988, 2 vol., 5-40.

Van Brussel Louis, *Partizanen in Vlaanderen. Met aktieverslag van korps 034-Leuven,* Louvain, 1977.

Van Crombrugge Yaëlle, *Les espions Zéro dans l'ombre du pouvoir 1940-1944*, Bruxelles, 2013.

Van de Vijver Herman, Van Doorslaer Rudi & Verhoeyen Etienne, *Het Verzet (2) (België in de Tweede Wereldoorlog),* Anvers/Amsterdam/Kapellen, 1988.

Van Den Berghe Gie, *Getuigen, een case-study over ego-documenten: bibliografie van ego-documenten over de nationaal-socialistische kampen en gevangenissen, geschreven of getekend door 'Belgische' (ex-)gevangenen: Belgen, personen die in België gedomicilieerd waren of verbleven, en andere uit België gedeporteerde personen*, 2 tomes, 1995.

Van den Wijngaert Mark (e.a.), *België tijdens de Tweede Wereldoorlog,* Anvers, 2004.

Van den Wijngaert Mark, 'De Secretarissen-Generaal tegenover de verplichte tewerkstelling (1940-1944)', dans *Bijdragen tot de Geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog*, 1, 1970, 7-23.

Van den Wijngaert Mark, De Bens Els & Culot Jean, 'De verplichte tewerkstelling in België (1940-1944)', dans *Bijdragen van het Navorsings- en Studiecentrum voor de Geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog*, 1, 1970, 7-68.

Van den Wijngaert Mark, *Het beleid van het comité van de sekretarissen-generaal in België tijdens de Duitse bezetting. 1940-1944*, Bruxelles, 1975.

Van den Wijngaert, *Nood breekt wet. Economische collaboratie of accommodatie. Het beleid van Alexandre Galopin, gouverneur van de Société Générale tijdens de Duitse bezetting (1940-1944)*, Tielt, 1990.

Van der Aar Kris, 'Vous avez peur de ce que diront les gens de Londres'. De administratieve zuivering van de Belgische spoorwegen in de praktijk, 1944-1948, dans *BTNG* (à paraître en 2024).

Van der Wee Herman et Verbreyt Monique, *Oorlog en monetaire politiek: de Nationale Bank van België, de Emissiebank te Brussel en de Belgische regering*, 1939-1945, Bruxelles, 2005.

Van der Wee Herman et Verbreyt Monique, *A small nation in the turmoil of the Second World War,* Louvain, 2009.

Van Doorslaer Rudi & Schreiber Jean-Philippe, *De curatoren van het getto. De vereniging van de joden in België tijdens de nazi-bezetting,* Tielt, 2004, 204-215.

Van Doorslaer Rudi (dir.), *Les Juifs de Belgique. De l'immigration au génocide (1925-1945),* Bruxelles, 1994.

Van Doorslaer Rudi, 'Gebruikt verleden. De politieke nalatenschap van de Tweede Wereldoorlog in België, 1945-2000', dans Deneckere Gita & De Wever Bruno (réd.), *Geschiedenis maken. Liber Amicorum Herman Balthazar*, Gand, 2003, 227-266.

Van Goethem Herman, 'La convention de La Haye, la collaboration administrative en Belgique et la persécution des Juifs à Anvers, 1940-1942', dans *Cahiers d'Histoire du Temps Présent (30/60) - Bijdragen tot de Eigentijdse Geschiedenis (30/60),* 2006, n° 17, 117-198.

Van Heesvelde Paul J.G.M.J., 'De Belgische spoorwegen en de economische oorlogsvoorbereiding', dans Madelon de Keizer e.a. (éds.), *Thuisfront. Oorlog en economie in de twintigste eeuw*, 2003, Amsterdam, 63-74.

Van Heesvelde Paul J.G.M.J., 'Un petit pays dans une grande guerre: la logistique militaire et les chemins de fer belges 1914-1945', dans Dominique Barjot (éd.), *Deux guerres totales 1914-1918, 1939-1945: la mobilisation de la nation*, Paris, 2012, 391-419.

Van Heesvelde Paul, '«Vous considérant, M. le directeur général, comme le père de la grande famille du rail». Les relations sociales à la SNCB pendant la Deuxième Guerre mondiale', dans *Travailler dans les entreprises sous l'occupation,* Franche-Comté, 2007, 470-484.

Van Heesvelde Paul, 'Au service de deux maîtres. La reprise du travail à la SNCB en 1940', dans Marie-Noëlle Polino (éd.), *Une entreprise publique dans la guerre. La SNCF, 1939-1945,* Paris, 2001, 105-121.

Van Heesvelde Paul,'Räder müssen rollen für den Sieg. L'exploitation ferroviaire durant la Seconde Guerre mondiale' / 'Räder müssen rollen für den Sieg. Spoorwegexploitatie tijdens de Tweede Wereldoorlog', dans Bart van der Herten, Michelangelo Van Meerten, Greta Verbeurgt (éds.), *Le temps du train: 175 ans de chemins de fer en Belgique. 75e*

anniversaire de la SNCB / Sporen in België - 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS, Louvain, 2001, 182-199.

Vanbellingen Pierre, *Les attaques aériennes alliées et les sabotages ferroviaires contre le réseau belge pendant l'occupation 1940-1944*, Bruxelles, 1983.

Vandenberghe Karl, *De trein fluit: getuigenissen over concentratiekampen,* Aertrijke, 1995.

Vandenberghen J., *La Société Nationale des Chemins de Fer belges 1939-1945*, Bruxelles, 1991.

Vandepontseele Sophie, 'Le travail obligatoire des Juifs en Belgique et dans le Nord de la France', dans Jean-Philippe Schreiber et Rudi Van Doorslaer (éds.), *Les curateurs du ghetto: l'Association des Juifs en Belgique sous l'occupation nazie*, Bruxelles, 2004, 201-205.

Vanthemsche Guy, 'Het Interbellum. Een scharnierperiode voor de Belgische spoorwegen (1919-1939)', dans Bart van der Herten, Michelangelo Van Meerten, Greta Verbeurgt (éds.), *Sporen in België - 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS,* Louvain, 2014, 151-177.

Verhaegen Jean, *Prisonnier des Allemands. 1942-1944,* Bruxelles, 1995

Verhoeyen Etienne (réd.), *Le travail obligatoire en Allemagne (1942-1945)*, Bruxelles, 1993.

Verhoeyen Étienne, 'Le service de renseignements «Marc»', dans *Bijdragen van het NCWOII,* 14, 1991, 6-60 et 15, 1992, 117-160.

Verhoeyen Etienne, *België bezet. 1940-1944. Een synthese*, Bruxelles, 1993.

Weisers Marie-Anne, *La justice belge, les bourreaux allemands et la Shoah*, Bruxelles, 2020.

Weyssow Daniel, Struyven Jo & Baumann Roland, *Paysages d'évasion du XXe convoi,* Bruxelles, 2023.

Wieviorka Annette, *Déportation et Génocide. Entre la mémoire et l'oubli*, Paris, 1992.

Willems Bart, 'Duitse repressie en de Belgische gevangenissen tijdens de Tweede Wereldoorlog. Een terreinverkenning aan de hand van de Antwerpse casus', dans *BTNG*, LI, 2021, 3, 94-124.

Willequet Jacques, *La Belgique sous la botte: résistances et collaborations 1940-1945,* Paris, 1986.

Wouters Nico, 'Het transport van de Joden', dans Rudi van Doorslaer (e.a.), *Gewillig België. Overheid en Jodenvervolging tijdens WO II,* Meulenhof/Manteau, 2007, 587-604.

Wouters Nico, *De Führerstaat. Overheid en collaboratie in België (1940-1944),* Tielt, 2006.

Annexe

Paiements effectués par le MER Bruxelles et le MER Berlin à la SNCB (en francs belges)

1941		Paiements par mois	Sous-total par trimestre
MAI		29.362	77.081
JUIN		24.852	
JUILLET		22.867	
AOÛT		34.016	1.121.609
		318.954	
SEPTEMBRE		65.480	
OCTOBRE		17.354	
		680.641	
		5.164	
NOVEMBRE	Berlin	70.356	2.591.496
	Berlin	122.630	
		30.731	
DÉCEMBRE		58.455	
		296.779	
		686.683	
	Berlin	12.3170	
		1.202.692	
	Berlin	611.747 (paiement annulé)	

1942		Paiements par mois	Sous-total par trimestre
JANVIER		35.687	
		2.582	
		277.000	
		23.685	
	Berlin	138.015	
		28.036	
FÉVRIER		676.483	
		7.500.000	
		611.957	11.064.558
		4.174	
		875.593	
		93.841	
		25.559	
MARS	Berlin	163.192	
		298.960	
		277.946	
		31.848	
AVRIL		4.135	
		76.555	
		35.169	2.637.750
		181.293	
		646.869	
		92.582	

MAI		81.975	
		55.417	
		5.345	
		140.245	
		586.377	
	Berlin	207.650	
JUIN		16.406	
		63.408	
		200.014	
	Berlin	244.310	
JUILLET		673.321	2.695.632
	Berlin	262.933	
		78.767	
		156.960	
AOÛT		79.737	
		392.322	
		65.510	
	Berlin	307.270	
		116.018	
SEPTEMBRE		22.320	
		8.144	
		5.938	
		98.070	
	Berlin	18.322	

	Berlin	410.000	
OCTOBRE		1.017.738	5.004.917
		97.146	
	Berlin	363.855	
NOVEMBRE	Berlin	399.225	
		133.578	
		1.842.423	
		11.226	
		20.007	
		62.554	
DÉCEMBRE		934.115	
		123.050	

1943		Paiements par mois	Sous-total par trimestre
JANVIER		434.077	**4.282.703**
	Berlin	402.195	
FÉVRIER		354.373	
		202.965	
		460.203	
		226.635	
		131.760	
MARS		44.655	
		1.506.174	
		102.157	

		22.320	
	Berlin	395.189	
		2.136.623	
		121.417	
AVRIL		20.832	
		91.576	
	Berlin	346.484	
		3.518	
MAI	Berlin	314.032	
		101.454	**5.500.183**
		56.880	
		196.416	
		222.379	
		181.536	
JUIN		1.188.898	
	Berlin	305.849	
		212.289	
		110.399	
		27.360	
JUILLET		188.770	
		51.840	**5.464.933**
		782.323	
AOÛT	Berlin	320.016	
		2.760.241	

		130.539	
	Berlin	316.854	
		89.280	
SEPTEMBRE		5.198	
		92.256	
		42.480	
		85.540	
		84.780	
		91.646	
	Berlin	285.411	
OCTOBRE		66.240	**1.756.395**
		17.280	
		92.256	
	Berlin	298.764	
		12.052	
		89.260	
		63.964	
NOVEMBRE		51.840	
		92.256	
DÉCEMBRE		68.094	
		446.048	
		58.785	
		4.648	
		24.610	

		55.982	
	Berlin	200.060	
	Berlin	114.256	

1944		Paiements par mois	Sous-total par trimestre
JANVIER		532.760	**4.082.672**
		135.648	
		5.673	
		110.160	
		586.155	
	Berlin	299.999	
		5.250	
		90.484	
		89.280	
		76.124	
		12.946	
FÉVRIER		60.535	
		92.256	
		470.053	
	Berlin	290.000	
	Berlin	309.999	
		47.924	
MARS		69.120	
		173.483	

		277.055	
		94.208	
	Berlin	81.778	
		92.256	
		79.526	
		41.833	
		86.304	
	Berlin	232.859	
AVRIL	Berlin	150.000	
		4.380	
		86.947	
		21.600	
MAI	Berlin	26.085	
		92.256	**2.256.399**
	Berlin	1.610	
		339.355	
		51.968	
		139.761	
JUIN	Berlin	359.086	
	Berlin	328.635	
		238.227	
		7.902	
		47.591	
JUILLET		9.103	**1.924.876**

		89.280	
	Berlin	75.033	
		89.163	
		23.108	
		23.117	
		284.327	
		11.176	
		274.246	
AOÛT		6.000	
		615.151	
		2.117	
		158.903	
		34.270	
		92.256	
		19.723	
SEPTEMBRE		68.816	
		1.013	
	Berlin	48.074	

Annexe 2 : Tableaux (Lettre de Delory (directeur des Finances) du 12 octobre 1945 à la Banque d'émission, *1945 – Bru/Bxl AM SS ZG KA Firmes n° 36837 (Chemins de fer belges),* Archives de la justice militaire, Archives de l'État).

297

ROYAUME DE BELGIQUE.
AUDITORAT GENERAL.

Service central de
Documentation.

Transmis à Monsieur l'Auditeur Militaire.

Bruxelles, le 18 février 1946.

Pr. le Commissaire en chef à la Sûreté
de l'Etat.
(sé) JANS.

PARQUET MILITAIRE
DE BRUXELLES
27. 2. 1946
Ind. N° 1786/AE

21

P R O J U S T I T I A .

L'an mil neuf cent quarante six, le dix huit du mois de février,

Nous, J A N S Guillaume, Commissaire à la Sûreté de l'Etat, officier de police judiciaire, auxiliaire de Monsieur l'Auditeur Général, exposons que suite à la demande qui lui fut adressée, l'Admininstration provisoire de la Banque d'Emission a transmis à notre service des déclarations faites en exécution de l'arrêté-loi du 22 juin 1945, relatif à la déclaration des payements faits sous l'occupation par ou pour compte des autorités, organismes, entreprises et ressortissants soit allemands, soit établis dans un pays occupé par l'Allemagne.

Nous joignons au présent la déclaration de la firme Société nationale des chemins de fer Belges

à chée d'Ixelles, 55. Bruxelles

36837/45
C 68
SS 17-9-45

Dont acte, Jans.

10

COPIE.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

B

Bruxelles, le 12 octobre 1945
55 Chaussée d'Ixelles

Service des Finances
Bureau : 42-2
N° 1881

/MH

BANQUE D'EMISSION
Service des Déclarations
15, rue de Berlaimont
BRUXELLES.

Messieurs,

Comme suite à l'arrêté-loi du 22 juin 1945 (Moniteur du 27 juillet) nous avons l'honneur de vous transmettre, sous ce pli, les relevés des sommes reçues par la S.N.C.B., des autorités, organismes, etc... allemands ou établis dans un pays occupé par l'Allemagne, au cours de la période allant du 10 mai 1940 au 1 novembre 1944.

Conformément aux entretiens que notre délégué, M. DIRICKX J., a eus avec M. MAHIEU, Directeur, ces relevés ont été dressés en triple expédition et par nature d'encaissements. Ils se répartissent comme suit :

Groupe I.	Réparation du matériel roulant	185.222.849	Frs
" II.	Cession de machines-outils , etc.....	4.695.693	
" III.	Prélèvements sur nos stocks	8.514.617	
" IV.	Décomptes de trafic Chemin de fer	409.270.301	
" V.	id. avec agences de voyages	57.313.963	
" VI.	id. Colis postaux	871.240	
" VII.	Cession de pommes de terre ..... (sur ordre de la Centrale)	639.568	
	Total général :	666.528.231	Frs

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

(sé) F. DELORY
Directeur
du Service des Finances.

SERVICE DES FINANCES.

Bureau 42-2

N° 769

769

Relevé des s[illegible]anismes,
entreprises [illegible]

S. N. C. B.

Total :
666.528.231,- fr.

reproduire
lettre du 12/10/42

I.- Objet : [illegible]

Année.	Mois.	Débiteur.		Observation.
1942	janvier	Hauptverkehrsdirekt[illegible] Deutsche Reichsbahn à Berlin.		
"	avril	id.		
"	août	id.		
"	octobre	id.	[illegible]	
"	novembre	id.	903.676,-	
"	décembre	id.	2.068.099,-	
"	"	id.	6.080.240,-	
"	"	id.	805.176,-	
"	"	id.	78.815,-	
"	"	id.	1.630.091,-	
1943	janvier	id.	3.529.927,-	
"	février	id.	1.263.706,-	
"	mars	id.	363.377,-	
"	"	id.	6.248.201,-	
"	"	id.	142.719,-	
"	avril	id.	2.108.187,-	
"	"	id.	830.737,-	
"	"	id.	906.000,-	
"	"	id.	107.887,-	
"	"	id.	3.401.986,-	
"	"	id.	4.570.788,50	
"	mai	id.	21.559,-	
"	"	id.	235.654,-	
"	"	id.	3.758.768,-	
"	juillet	id.	560.203,-	
"	août	id.	4.411.144,-	
"	août	id.	2.098.418,-	
"	septembre	id.	40.096,-	
"	"	id.	5.019.425,-	
		à reporter	98.515.766,50	

SERVICE DES FINANCES.

Bureau 42-2

769

Relevé des sommes reçues des autorités, organismes, entreprises et ressortissants allemands.

I.- Objet : Réparations du matériel roulant.

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1942	janvier	Hauptverkehrsdirektion Deutsche Reichsbahn à Berlin.	25.000.000,-	
"	avril	id.	12.500.000,-	
"	août	id.	6.250.000,-	
"	octobre	id.	3.580.887,-	
"	novembre	id.	903.676,-	
"	décembre	id.	2.068.099,-	
"	"	id.	6.080.240,-	
"	"	id.	805.176,-	
"	"	id.	78.815,-	
"	"	id.	1.630.091,-	
1943	janvier	id.	3.529.927,-	
"	février	id.	1.263.706,-	
"	mars	id.	363.377,-	
"	"	id.	6.248.201,-	
"	"	id.	142.719,-	
"	avril	id.	2.108.187,-	
"	"	id.	830.737,-	
"	"	id.	906.000,-	
"	"	id.	107.887,-	
"	"	id.	3.401.986,-	
"	"	id.	4.570.788,50	
"	mai	id.	21.559,-	
"	"	id.	235.654,-	
"	"	id.	3.758.768,-	
"	juillet	id.	560.203,-	
"	août	id.	4.411.144,-	
"	août	id.	2.098.418,-	
"	septembre	id.	40.096,-	
"	"	id.	5.019.425,-	
		à reporter	98.515.766,50	

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1943	octobre	Hauptverkehrsdirektion Deutsche Reichsbahn à Berlin.	98.515.766,50	report
"	"	id.	3.692.344,80	
"	"	id.	5.169.281,50	
"	"	id.	4.527.370,50	
"	novembre	id.	3.672.117,-	
"	"	id.	7.093.218,-	
"	"	id.	1.257.893,-	
"	décembre	id.	12.500.000,-	
"	"	id.	5.999.429,80	
"	"	id.	3.569.285,60	
"	"	id.	3.897.153,20	
1944	janvier	id.	1.212.703,60	
"	février	id.	2.718.501,60	
"	"	id.	1.316.279,60	
"	mars	id.	380.174,60	
"	"	id.	5.799.588,60	
"	"	id.	3.611.145,60	
"	"	id.	2.193.047,60	
"	"	id.	745.912,60	
"	"	id.	2.090.418,40	
"	"	id.	3.427.177,60	
"	juin	id.	1.891.280,20	
"	"	id.	2.519.519,60	
"	"	id.	297.270,60	
"	juillet	id.	1.176.605,20	
"	septembre	id.	5.949.363,80	
		TOTAL I.	185.222.849,10	

SERVICE DES FINANCES.

Bureau 42-2

RELEVE DES SOMMES REÇUES DES AUTORITES ALLEMANDS.

II.- OBJET : Cession de machines-outils, trains - travaux, etc.

Année	Mois	Débiteur	Montant	Observation.
1942	juin	Hauptverkehrsdirektion	578.524,-	
"	"	Deutsche Reichsbahn à Berlin.	2.897.886,-	
"	"	id.	173.644,-	
"	août	id.	13.230,-	
"	septembre	id.	2.480,-	
"	décembre	id.	29.929,-	
		TOTAL II:	4.695.693,-	

SERVICE DES FINANCES.

Bureau 42-2

Relevé des sommes reçues des autorités et organismes allemands.

III.- OBJET : Prélèvements sur nos stocks et matériaux de Voie.

Année	Mois.	Débiteur.	Montant	Observation.
1940	novembre	Rheinisch Wesphal ElectricitÄt à Coln.	27.000,-	
1941	décembre	Eisenbahn Ueberwaele Amt à Charleroi.	6.764,-	
"	"	id.	2.194,-	
1942	juin	Verkehrsamt D.Eisenbahn à Athus.	37.819,-	
"	juillet	Eisenbahn Verkehrsamt, à Charleroi.	25.741,-	
"	"	Hauptverkehrsdirektion D Brussel.	157.600,-	
"	"	" " "	865.050,-	
"	août	Eisenbahn Verkehrsambt, Gand.	20.200,-	
"	novembre	Mitropa à Berlin.	1.680,-	
1943	janvier	Deutsche Wahrmacht- Gand.	5.998,-	
"	"	" " "	93.761,-	
"	"	" " "	254.622,-	
"	"	Heeresunterkunft, Anvers.	1.573,-	
"	février	Eisenbahn Verkehrsamt, Charleroi.	10.345,-	
"	"	Deutsche Wehrmacht, Gand.	56.413,-	
"	mars	Eisenbahn Pionieren, Brussel.	56.000,-	
"	"	Deutsche Wahrmacht, Gand.	26.275,-	
"	"	Eisenbahn Ueberwacht Ambt Anvers.	14.760,-	
"	avril	" Betriebdirektion, Hasselt.	18.086,-	
"	"	Deutsche Wehrmacht, Gand.	36.242,-	
"	"	" " "	128.751,-	
"	mai	Hauptverkehrsdirektion, Brussel.	1.851.021,-	
"	"	" " "	14.391,-	
"	juin	Dienststelle Feldpost, Brussel.	1.857,-	
"	juillet	Deutsche Wehrmacht, Gand.	3.035,-	
"	"	" " "	4.950,-	
"	"	" " S.S. Hasselt.	19.000,-	
"	"	Hauptverkehrsdirektion, Brussel.	91.416,-	
		à reporter	3.832.544.-	

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1943.	août	Eisenbahn Verkehrsamt, Gand.	6.392,-	
"	"	Deutsche Wehrmacht Gand.	57.738,-	
"	"	" " Gand.	12.652,-	
"	"	" " Gand.	41.253,-	
"	"	Haupverkehrsdirektion, Brussel.	10.683,-	
"	"	" " "	73.718,-	
"	septembre	" " "	9.077,-	
"	"	Deutsche Wehrmacht S.S. Hasselt.	12.000,-	
"	"	Eisenbahn Überwacht. Ambt Anvers.	3.049,-	
"	"	Mitropa - Berlin	10.692,-	
"	octobre	Deutsche Wehrmacht Gand.	16.845,-	
"	"	Hauptverkehrsdirektion, Brussel.	380.214,-	
"	novembre	Bauleitung Luftwaffe, Mons.	22.419,-	
"	"	Eisenbahn Pionieren, Brussel.	57.800,-	
"	"	Deutsche Wehrmacht, Gand.	1.026,-	
"	"	Hauptverkehrsdirektion, Brussel.	30.668,-	
"	"	" " "	2.326.397,-	
"	"	" " "	34.844,-	
"	"	" " "	9.900,-	
"	décembre	Deutsche Wehrmacht Gand.	18.711,-	
"	"	" " "	7.289,-	
1944	janvier	" " (Aviation) Florennes.	25.098,-	
"	février	Eisenbahn Verkehrsamt Hasselt.	7.883,-	
"	"	" " " Gand.	216.363,-	
"	mars	Deutsche Wehrmacht "	3.050,-	
"	"	Eisenbahn Verkehrsamt, Brussel.	5.300,-	
"	"	Wehrmacht (Aviation) Florennes.	36.382,-	
"	"	Hauptverkehrsdirektion Brussel.	701.892,-	
"	avril	" " "	334.006,-	
"	"	Wehrmacht (Aviation) Florennes.	23.719,-	
"	"	Eisenbahn Verkehrsamb, Gand.	4.795,-	
"	mai	Hauptverkehrsdirektion, Brussel.	41.530,-	
"	juin	" " "	2.057,-	
"	"	" " "	12.121,-	
"	"	Wehrmacht (Aviation) Florennes.	17.433,-	
"	"	" Gand.	1.773,-	
"	"	" "	1.342,-	
		report folio 1	3.832.544.-	
		à reporter	8.410.655.-	

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1944	juillet.	Hauptverkehrsdirektion, Brussel.	8.800,-	
"	"	Wehrmacht (Aviation) Florennes	19.086,-	
"	"	" " "	22.067,-	
"	"	Stabsrajor Sohu, Anvers.	4.752,-	
"	août	Wehrmacht, Brussel	18.417,-	
"	"	Hauptverkehrsdirektion Brussel	8.800,-	
"	"	" " "	19.577,-	
"	"	" " "	2.463,-	
		report	8.410.655.-	
		TOTAL III :	~~8.516.275,-~~ 8.514.617.-	

SERVICE DES FINANCES.

Bureau 12-2

Relevé des sommes reçues des autorités et organismes sous contrôle allemand.

IV.- OBJET : Décomptes de trafic Chemin de fer.

Année.	Mois.	Débiteurs.	Montant.	Observation.
1940	mai	Chem.fer Prince Henri, Luxembourg.	4.194.000,-	
"	novembre	" " "	1.223.763,-	
"	"	" " "	4.982.775,-	
"	"	Chem.fer Norvégiens, Oslo.	3.006,-	
"	décembre	" Bohême-Moravie, Prague	5.361,-	
"	"	" Jougoslaves, Belgrade	1.311,-	
"	"	" Norvégiens, Oslo	9.424,-	
"	"	" (voie étroite) Luxembourg	1.279,-	
"	"	" Roumains, Bucarest	2.191,-	
"	"	" d'Anzin, à Anzin.	215.162,-	
"	"	" S.N.C.français, Paris.	7.981.563,-	
"	"	" Danois, Copenhague.	1.905,-	
"	"	" " "	146.619,-	
1941	février	Verein à Berlin.	166.424,-	Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen.
"	avril	Chem.fer Norvégiens, Oslo	16.264,-	
"	"	Verein. à Berlin.	2.583.555,-	
"	mai	" "	2.140.479,-	
"	"	" "	2.269.962,-	
"	"	Chem.fer Italiens, Rome.	7.163,-	
"	"	" " "	33.165,-	
"	juillet	" " "	51.916,-	
"	"	" Danois, Copenhague	1.651,-	
"	"	" Norvégiens, Oslo	11.497,-	
"	août	Verein, à Berlin.	873.113,-	
"	"	Chem.fer d'Anzin, à Anzin.	822.256,-	
"	"	Verein à Berlin	554.778,-	
"	"	Chem.fer Italiens, Rome.	35.349,-	
"	Septembre	" Danois, Copenhague	1.660,-	
"	novembre	" d'Anzin, à Anzin	179.846,-	
"	"	Verein, à Berlin	3.767.394,-	
"	"	Chem.fer Danois, Copenhague	72.079,-	
"	"	" Français Paris	45.312.500,-	
		à reporter	77.669.410.-	

Année.	Mois.	Débiteurs.	Montant.	Observation.
1941	décembre	Chem.fer Prince Henri Luxembourg	4.548.163,-	
"	"	Verein à Berlin.	3.105.367,-	
"	"	" " "	13.844.768,-	
"	"	Chem.fer Danois, Copenhague	18.034,-	
"	"	" Italiens, Rome	115.122,-	
1942	février	Verein à Berlin.	8.799.581,-	
"	"	Chem.fer Etat Neerlandais, Utrecht	16.637,-	
"	"	" Italiens, Rome.	15.640,-	
"	mars	Verein à Berlin.	10.844.547,-	
"	"	Chem.fer Bohême-Moravie, Prague	20.498,-	
"	avril	" Norvégiens, Oslo	34.606,-	
"	"	" Danois, Copenhague	9.881,-	
"	"	" " "	3.793,-	
"	"	Verein à Berlin	2.509.247,-	
"	"	Chem.fer Norvégiens, Oslo	22.636,-	
"	mai	Verein à Berlin	4.529.186,-	
"	"	Chem.fer Italiens, Rome	24.604,-	
"	"	" Danois, Copenhague	2.827,-	
"	"	Verein à Berlin	6.270.270,-	
"	juin	Chem.fer Italiens, Rome.	37.368,-	
"	"	" Danois, Copenhague	2.410,-	
"	"	Verein à Berlin	20.933.432,-	
"	"	Chem.fer Anzin à Anzin	55.321,-	
"	"	Verein à Berlin	4.898.164,-	
"	"	Chem.fer Norvégiens, Oslo	12.797,-	
"	"	" Danois, Copenhague	6.493,-	
"	juillet	" d'Anzin à Anzin	1.090,-	
"	"	" Italiens, à Rome.	21.740,-	
"	"	" Danois, à Copenhague	9.909,-	
"	"	Verein, à Berlin	21.769.667,-	
"	"	Chem.fer Italiens, Rome	35.192,-	
"	août	" Danois, Copenhague	6.849,-	
"	"	" d'Anzin, à Anzin	11.620,-	
"	"	" " "	10.839,-	
"	"	" Roumains, Bucarest	1.215,-	
"	"	" " "	131.580,-	
"	"	Verein à Berlin	8.800.671,-	
"	septembre	Chem.fer Norvégiens, Oslo	20.567,-	
"	"	" Italiens, Rome	61.739,-	
		à reporter	111.564.270.-	

Année	Mois	Débiteur	Montant.	Observation.
1942	septembre	Chem.fer Danois, Copenhague	13.058,-	
"	"	Verein à Berlin	1.901.218,-	
"	"	Chem.fer d'Anzin, à Anzin	9.146,-	
"	octobre	" Italiens, Rome	68.219,-	
"	"	" " "	47.282,-	
"	"	" Danois, Copenhague	11.758,-	
"	"	Verein à Berlin	3.231.033,-	
"	"	" " "	2.789.927,-	
"	"	" " "	5.983.676,-	
"	novembre	" " "	5.370.752,-	
"	"	" " "	5.455.447,-	
"	"	Chem.fer Anzin, à Anzin	39.693,-	
"	"	" " "	25.767,-	
"	"	" Italiens, Rome.	58.441,-	
"	décembre	Bur.Cal.de Compensation, Bruxelles.	26.217,-	
"	"	Verein à Berlin	3.332.285,-	
"	"	" " "	4.667.953,-	
"	"	" " "	1.789.609,-	
"	"	" " "	1.012.349,-	
"	"	Chem.fer d'Anzin, à Anzin	26.565,-	
"	"	" " "	15.673,-	
"	"	" Danois, Copenhague	16.801,-	
1943	janvier	" Italiens, Rome	29.147,-	
"	février	" d'Anzin, Anzin	19.730,-	
"	"	" Nord de Milan, Milan	4.770,-	
"	"	" Italiens, Rome	80.521,-	
"	"	" " "	64.016,-	
"	"	Verein à Berlin	713.257,-	
"	"	Chem.fer Danois, Copenhague	34.536,-	
"	mars	" " "	43.775,-	
"	"	" Norvégiens, Oslo	15.273,-	
"	"	Verein à Berlin	815.170,-	
"	"	" "	13.556.087,-	
"	"	Chem.fer d'Anzin à Anzin	20.820,-	
"	"	" Italiens Rome	69.573,-	
"	avril	" Norvégiens, Oslo	7.502,-	
"	"	" d'Anzin, à Anzin	34.932,-	
"	"	Verein à Berlin	8.393.787,-	
		à reporter	59.795.664,-	

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1943	avril	Chem.fer Danois, Copenhague	42.031,-	
"	mai	" Italiens, Rome	142.710,-	
"	"	" Bôheme-Moravie, Prague	1.449,-	
"	"	" d'Anzin à Anzin	20.431,-	
"	"	Verein à Berlin	1.837.128,-	
"	juin	" "	2.015.574,-	
"	"	" "	4.112.067,-	
"	"	Chem.fer Italiens, Rome	142.040,-	
"	"	" Danois, Copenhague	67.673,-	
"	"	" Bohême-Moravie, Prague	3.638,-	
"	"	" d'Anzin à Anzin	21.100,-	
"	"	" Danois, Copenhague	57.387,-	
"	juillet	Soc.Nat.Chem.fer Français, Paris	26.186.562,-	
"	"	Verein à Berlin	1.694.302,-	
"	"	Chem.fer Italiens, Rome	145.351,-	
"	"	" d'Anzin à Anzin	25.007,-	
"	août	" " "	50.674,-	
"	"	" Italiens, Rome	140.398,-	
"	"	" Danois, Copenhague	93.162,-	
"	"	Verein à Berlin	261.410,-	
"	"	" "	1.817.721,-	
"	"	" "	3.031.711,-	
"	septembre	" "	2.057.164,-	
"	"	" "	7.527.430,-	
"	"	Chem.fer d'Anzin à Anzin	37.404,-	
"	"	" " "	35.815	
"	"	" Slovaques, Bratislava	3.511,-	
"	"	" Italiens, Rome	115.981,-	
"	octobre	Verein , Berlin	199.950,-	
"	"	" "	7.543.962,-	
"	novembre	" "	885.282,-	
"	"	" "	9.186.939,-	
"	"	Chem fer d'Anzin à Anzin	56.590,-	
"	"	" "	39.286,-	
"	"	" Danois, Copenhague	18.294,-	
"	"	" Roumains, Bucarest	82.715,-	
		à reporter	69.747.877.-	

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	OBSERVATION.
1943	décembre	Chem.de fer Norvégiens, Oslo	2.280,-	
"	"	" Danois, Copenhague	31.316,-	
"	"	" " "	27.846,-	
"	"	" d'Anzin, à Anzin	27.583,-	
"	"	Verein, Berlin	1.700.190,-	
"	"	" "	7.637.725,-	
1944	janvier	" "	13.267.209,-	
"	"	Chem.fer Danois, Copenhague	16.356,-	
"	février	" d'Anzin, à Anzin	46.324,-	
"	"	" Danois, Copenhague	55.599,-	
"	"	Verein, à Berlin	13.728.077,-	
"	mars	Chem.fer d'Anzin à Anzin	73.455,-	
"	"	" " à "	50.740,-	
"	avril	Verein, à Berlin	11.083.639,-	
"	"	" à "	16.126.466,-	
"	mai	Chem.fer Italiens, Rome	212.622,-	
"	"	" du Nord de Milan, Milan	1.101,-	
"	"	" d'Anzin à Anzin	61.912,-	
"	"	Verein, à Berlin	9.622.162,-	
"	juin	Chem.fer d'Anzin, à Anzin	58.642,-	
"	"	" Danois, Copenhague	112.397,-	
"	juillet	" Norvégiens, Oslo	16.390,-	
"	"	" " "	11.885,-	
"	"	Verein à Berlin	10.889.727,-	
"	"	" à "	64.756,-	
"	"	" à "	1.548.823,-	
"	août	Chem.fer Danois, Copenhague	139.444,-	
"	"	" " "	47.956,-	
"	septembre	Verein à Berlin	3.530.447,-	: Total folio 5 → 90.493.079.-
		TOTAUX IV.:	409.270.301,-	

Récapitulation

folio	1	77.669.410.-
—	2	111.564.270.-
—	3	59.795.665.-
—	4	69.747.877.-
—	5	90.493.079.-
		409.270.301.-

SERVICE [redacted] FINANCES.

Bureau 42-2.

Relevé des sommes reçues d'organismes allemands ou sous contrôle allemand.

V.- Décomptes mensuels avec les Agences de Voyage.

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1940	octobre	C. I. T. Rome. (1)	6.430,-	(1) Compagnie Italienne de Tourisme
"	"	Nordiek Reseburo Paris.	1.039,-	
"	novembre	C. I. T. Rome	12.422,-	
1941	mars	Lissone-Lindeman. La Haye.	122.374,-	
"	avril	Bernett-Reiseburo Oslo	6.250,-	
"	"	Lindeman, La Haye.	45.900,-	
"	"	" "	32.172,-	
"	"	Hoyman's Am'dam	1.985,-	
"	mai	M. E. R. Bruxelles. (2)	29.362,-	(2) Mitteleuropäisches Reise-bureau
"	"	Hoyman's Am'dam	1.895,-	
"	"	Lindeman, La Haye	141.483,-	
"	"	Nederl. Reis. Vereeniging. La Haye.	1.263,-	
"	juin	M. E. R. Bruxelles.	24.852,-	
"	"	Lindeman, La Haye.	357.541,-	
"	"	Mundus, Hilversum.	3.003,-	
"	"	Hoyman's, Am'dam	3.792,-	
"	juillet	C. I. T. Brussel	20.958,-	
"	"	Nederl. Reis Vereeniging. Den Haag.	2.267,-	
"	"	Mundus, Hilversum	2.422,-	
"	"	M. E. R. Brussel.	22.867,-	
"	"	Lindeman, La Haye	165.684,-	
"	"	Hoyman's Am'dam	3.060,-	
"	août	M. E. R. Brussel	34.016,-	
"	"	Chem. fer Suedois, Stockholm.	1.571,-	
"	"	Mitropa, Am'dam.	12.733,-	
"	"	C. I. T. Brussel	23.041,-	
"	"	Hoyman's Am'dam	4.086,-	
"	"	Muller, La Haye	17.828,-	
"	"	Lindeman' La Haye.	133.073,-	
"	"	M. E. R., Brussel	318.954,-	
"	septembre	Ibusz, Budapest	3.000,-	
		à reporter	1.557.323.-	

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1941	septembre	Hoyman's Am'dam.	3.207,-	
"	"	Lindeman, La Haye	248.842,-	
"	"	M. E. R. Brussel	65.480,-	
"	octobre	Nordisk Reiseburo Paris	1.024,-	
"	"	Nederl.Reisvereeninging Den Haag	1.050,-	
"	"	M. E. R.. Brussel.	17.354,-	
"	"	" "	680.641,-	
"	"	Lindeman, La Haye	227.952,-	
"	"	Hoyman's Am'dam	1.747,-	
"	"	M. E. R. Brussel	5.164,-	
"	novembre	Lindeman, La Haye	314.896,-	
"	"	M. E. R. Berlin.	70.356,-	
"	"	" "	122.630,-	
"	"	" Brussel.	30.731,-	
"	"	Nederl.Reisvereeniging Den Haag	1.713,-	
"	"	Mitropa, Am'dam	24.386,-	
"	"	Hoyman's "	2.541,-	
"	décembre	M. E. R. Brussel	58.455,-	
"	"	Lindeman - La Haye	139.026,-	
"	"	M. E. R. - Brussel	296.779,-	
"	"	" "	686.683,-	
"	"	" Berlin	123.170,-	
"	"	" "	~~611.747,-~~	annulé
"	"	" Brussel.	1.202.692,-	
1942	janvier	" "	35.687,-	
"	"	Nordisk Reiseburo, Paris	1.798,-	
"	"	Hoyman's Am'dam	1.198,-	
"	"	M. E. R. Brussel	2.582,-	
"	"	" "	277.000,-	
"	"	" "	23.685,-	
"	"	" Berlin	138.015,-	
"	"	" Brussel.	28.036,-	
		à reporter	4.634.123.-	

Année.	Mois.	Débiteur.		Montant.	Observation.
1942	janvier	Lissone.	La Haye	76.460,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	1.554,-	
"	"	Hoyman's	"	1.294,-	
"	février	M. E. R.	Brussel	676.483,-	
"	"	"	"	7.500.000,-	
"	"	"	"	611.957,-	
"	"	"	"	4.174,-	
"	"	"	"	875.593,-	
"	"	"	"	93.841,-	
"	"	"	"	25.559,-	
"	"	Lindeman	La Haye	81.212,-	
"	mars	Hoyman's	Am'dam	4.283,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	163.192,-	
"	"	"	Brussel	298.960,-	
"	"	"	"	277.946,-	
"	"	"	"	31.848,-	
"	"	Lindeman	La Haye	78.828,-	
"	avril	M. E. R.	Brussel	4.135,-	
"	"	Lindeman	La Haye	56.022,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	76.555,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	14.982,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	35.169,-	
"	"	"	"	181.293,-	
"	"	Muller,	La Haye	1.375,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	646.869,-	
"	"	"	"	92.582,-	
"	mai	"	"	81.975,-	
"	"	"	"	55.417,-	
"	"	"	"	5.345,-	
"	"	Lissone	La Haye	51.234,-	
"	"	Muller	"	4.073,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	140.245,-	
"	"	"	"	586.377,-	
"	"	"	Berlin	207.650,-	
"	juin	"	Brussel	16.406,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	1.088,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	63.408,-	
			à reporter	13.125.384,-	

Année.	Mois.	Débiteur.		Montant.	Observation.
1942	juin	M. E. R.	Brussel.	200.014,-	
"	"	Muller	La Haye.	2.767,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	1.597,-	
"	"	Muller	La Haye	5.136,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	244.310,-	
"	"	Lissone	La Haye	89.111,-	
"	juillet	M. E. R.	Brussel	673.321,-	
"	"	Muller	La Haye	2.811,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	10.469,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	262.933,-	
"	"	"	Brussel	78.767,-	
"	"	"	"	156.960,-	
"	"	Lissone	La Haye	150.608,-	
"	"	Brabant,	Eindhoven	1.372,-	
"	août	M. E. R.	Brussel	79.737,-	
"	"	"	Brussel	392.322,-	
"	"	"	"	65.510,-	
"	"	Lissone	La Haye	208.510,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	29.899,-	
"	"	Muller	La Haye	4.586,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	8.876,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	307.271,-	
"	"	"	Brussel	116.018,-	
"	septembre	"	"	22.320,-	
"	"	C. I. T.	"	8.086,-	
"	"	M.E. R.	"	8.144,-	
"	"	"	"	5.938,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	2.297,-	
"	"	M.E. R.	Brussel	98.070,-	
"	"	"	Berlin	18.322,-	
"	"	"	"	410.000,-	
"	octobre	Muller,	La Haye	9.766,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	1.017.738,-	
"	"	Lissone	La Haye	188.426,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	1.567,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	97.146,-	
			à reporter	4.980.725,-	

Année.	Mois.	Débiteur.		Montant.	Observation.
1942	octobre	Muller	La Haye	7.091,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	9.105,-	
"	"	Lissone	La Haye	133.615,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	363.855,-	
"	novembre	C. I. T.	Brussel	8.824,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	1.013,-	
"	"	Mitropa	"	9.059,-	
"	"	Muller	La Haye	7.267,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	399.225,-	
"	"	"	Brussel	133.578,-	
"	"	"	"	1.842.423,-	
"	"	"	"	11.226,-	
"	"	"	"	20.007,-	
"	"	"	"	62.554,-	
"	décembre	Lissone	La Haye	89.836,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	934.115,-	
"	"	C. I. T.	"	8.228,-	
"	"	Offices Suisse Tourisme Bruxelles		37.373,-	
"	"	Muller,	La Haye	7.279,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	2.699,-	
"	"	Nederl. Reisvereeniging	La Haye	1.274,-	
"	"	M. E. R.	Brussel.	123.050,-	
"	"	Lissone,	La Haye	97.692,-	
1943	janvier	M. E. R.	Berlin	434.077,-	
"	"	Nederl. Reisvereeniging	La Haye	1.810,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	402.195,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	1.997,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	15.862,-	
"	"	Muller	La Haye	8.949,-	
"	"	Lissone	"	91.364,-	
"	février	M. E. R.	Brussel	354.373,-	
"	"	Muller	La Haye	7.259,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	95.982,-	
"	"	Lissone	La Haye	85.013,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	43.230,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	6.486,-	
			à reporter	5.838.885,-	

Année.	Mois.	Débiteur		Montant.	Observation.
1943	février	M. E. R.	Brussel	202.965,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	2.562,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	460.203,-	
"	"	"	"	226.635,-	
"	mars	"	"	131.760,-	
"	"	Muller	La Haye	8.201,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	6.154,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	6.141,-	
"	"	M. E. R.	"	44.655,-	
"	"	"	"	1.506.174,-	
"	"	"	"	102.157,-	
"	"	"	"	22.320,-	
"	avril	"	Berlin	395.189,-	
"	"	Lissone	La Haye	83.202,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	3.463,-	
"	"	Nederl. Reisvereniging	La Haye	1.019,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	1.190,-	
"	"	Muller	La Haye	9.316,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	2.136.623,-	
"	"	"	"	121.417,-	
"	"	"	"	20.832,-	
"	mai	"	"	91.576,-	
"	"	"	Berlin	346.484,-	
"	"	"	Brussel	3.518,-	
"	"	Lissone	La Haye	76.773,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	8.854,-	
"	"	M. E. R.	"	156.312,-	
"	"	Muller	La Haye	15.154,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	314.032,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	101.454,-	
"	"	"	"	56.880,-	
"	juin	"	"	196.416,-	
"	"	"	"	222.379,-	
"	"	Lissone	La Haye	112.479,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	181.536,-	
"	"	~~Nederl. Reisvereniging~~ id.	~~La Haye~~ id.	1.188898,-	
			à reporter	8.564.923.-	

Année.	Mois.	Débiteur.		Montant.	Observation.
1943	juin	M. E. R.	Berlin	305.849,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	6.236,-	
"	"	M. E. R.	"	212.289,-	
"	juillet	Muller	La Haye	12.557,-	
"	"	Lissone	"	108.796,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	2.486,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	110.399,-	
"	"	"	"	27.360,-	
"	"	"	"	188.770,-	
"	"	C. I. T.	"	7.069,-	
"	"	Ibusz	Budapest	7.150,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	51.840,-	
"	"	"	"	782.323,-	
"	"	Muller	La Haye	14.319,-	
"	août	M. E. R.	Berlin	320.016,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	1.564,-	
"	"	Muller	La Haye	15.294,-	
"	"	Lissone	La Haye	90.873,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	36.903,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	2.760.241,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	3.987,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	6.475,-	
"	"	M. E. R.	"	130.539,-	
"	"	"	Berlin	316.854,-	
"	"	"	Brussel	89.280,-	
"	septembre	"	"	5.198,-	
"	"	Lissone	La Haye	125.647,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	3.745,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	5.235,-	
"	"	M. E. R.	"	92.256,-	
"	"	"	"	42.480,-	
"	"	"	"	85.540,-	
"	"	"	"	84.780,-	
"	"	"	"	91.646,-	
"	"	"	Berlin	285.411,-	
"	"	Muller	La Haye	18.121,-	
			à Reporter	6.449.528.-	

Année.	Mois.	Débiteur.		Montant.	Observation.
1943.	octobre	M. E. R.	Brussel.	66.240,-	
"	"	M. E. R.	"	17.280,-	
"	"	C. I. T.	"	2.352,-	
"	"	Muller	La Haye	17.754,-	
"	"	Lissone	"	124.115,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	2.946,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	92.256,-	
"	"	"	Berlin	298.764,-	
"	"	"	Brussel	12.052,-	
"	"	"	"	89.280,-	
"	"	"	"	63.364,-	
"	novembre	Muller	La Haye	21.230,-	
"	"	Lissone	"	122.097,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	4.462,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	51.840,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	13.574,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	2.176,-	
"	"	M. E. R.	"	92.256,-	
"	décembre	M. E. R.	"	68.054,-	
"	"	"	"	446.048,-	
"	"	"	"	58.785,-	
"	"	Lissone	La Haye	123.948,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	4.648,-	
"	"	"	"	24.610,-	
"	"	"	"	55.932,-	
"	"	"	Berlin	200.000,-	
"	"	"	"	114.256,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	1.894,-	
"	"	Muller	La Haye	22.772,-	
1944	janvier	M. E. R.	Brussel	532.760,-	
"	"	"	"	135.648,-	
"	"	"	"	5.673,-	
"	"	"	"	110.160,-	
"	"	"	"	586.158,-	
"	"	"	Berlin	299.999,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	2.758,-	
			à reporter	3.888.271.-	

Année.	Mois.	Débiteur.		Montant.	Observation.
1944	janvier	M. E. R.	Brussel	5.250,-	
"	"	"	"	90.484,-	
"	"	C. I. T.	"	1.463,-	
"	"	M. E. R.	"	89.280,-	
"	"	"	"	76.124,-	
"	"	"	"	12.946,-	
"	février	"	"	60.535,-	
"	"	Hoymans	Am'dam	3.724,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	92.256,-	
"	"	Lissone	La Haye	144.013,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	470.053,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	107.361,-	
"	"	Muller	La Haye	28.682,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	290.000,-	
"	"	"	"	309.999,-	
"	"	"	Brussel	47.924,-	
"	mars	"	"	69.120,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	4.295,-	
"	"	Lissone	La Haye	171.790,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	173.483,-	
"	"	"	"	277.055,-	
"	"	"	"	94.208,-	
"	"	"	Berlin	81.778,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	2.743,-	
"	"	Muller	La Haye	25.295,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	92.256,-	
"	"	"	"	79.526,-	
"	avril	Hoyman's	Am'dam	4.214,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	41.833,-	
"	"	Lissone	La Haye	168.350,-	
"	"	Muller	"	31.596,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	86.304,-	
"	"	"	Berlin	232.859,-	
"	"	"	"	150.000,-	
"	"	"	Brussel	4.380,-	
"	mai	"	"	86.947,-	
"	"	"	"	21.600,-	
			à reporter	3.729.726,-	

Année.	Mois.	Débiteur.		Montant.	Observation.
1944	mai	M. E. R.	Berlin	26.085,-	
"	"	"	Brussel	92.256,-	
"	"	Lisonne	La Haye	253.584,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	16.523,-	
"	"	Muller	La Haye	32.544,-	
"	juin	Hoyman's	Am'dam	3.736,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	1.610,-	
"	"	"	Brussel	339.355,-	
"	"	"	"	51.968,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	3.477,-	
"	"	Nederl. Reisvereeniging	Den Haag	1.047,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	139.761,-	
"	"	Lissone	La Haye	166.161,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	359.086,-	
"	"	"	"	328.635,-	
"	"	"	Brussel	238.227,-	
"	"	"	"	7.902,-	
"	"	"	"	47.591,-	
"	juillet	Müller	La Haye	33.268,-	
"	"	"	"	33.624,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	9.103,-	
"	"	"	"	89.280,-	
"	"	"	Berlin	75.033,-	
"	"	"	Brussel	89.163,-	
"	"	"	"	23.108,-	
"	"	"	"	23.117,-	
"	"	"	"	284.327,-	
"	"	"	"	11.176,-	
"	"	"	"	274.246,-	
"	"	Lissone	La Haye	193.411,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	1.050,-	
"	août	Mitropa	"	2.221,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	6.000,-	
"	"	"	"	615.151,-	
"	"	"	"	2.117,-	
"	"	Muller	La Haye	9.773,-	
			à reporter	3.884.716,-	

Année.	Mois.	Débiteur.		Montant.	Observation.
1944.	août	M. E. R.	Brussel.	158.903.-	
"	"	"	"	34.270.-	
"	"	"	"	92.256.-	
"	"	"	"	19.723.-	
"	"	Heyman's	Am'dam	3.546.-	
"	"	Lissone	La Haye	67.017.-	
"	"	Mitropa	Am'dam	4.046.-	
"	septembre	M. E. R.	Brussel	68.816.-	
"	"	"	"	1.013.-	
"	"	Muller	Rot'dam	3.240.-	
"	"	M. E. R.	Berlin	48.074.-	
"	octobre	Lissone	La Haye	159.055.-	
			Total folio 11	659.959.-	
			TOTAL V. :	~~57.925.710.-~~ 57.313.963.-	

RECAPITULATION DU GROUPE V.

Folio	1.	1.557.323.-
"	2.	~~5.246.870.-~~ 4.634.523.-
"	3.	13.125.384.-
"	4.	4.980.725.-
"	5.	5.838.685.-
"	6.	8.564.923.-
"	7.	6.449.528.-
"	8.	3.888.271.-
"	9.	3.729.726.-
"	10.	3.884.716.-
"	11.	659.959.-
		~~57.925.710.-~~ 57.313.963.-

SERVICE DES FINANCES.

Bureau 42-2.

Relevé des sommes reçues d'organismes allemands ou sous contrôle allemand.

VI.- Objets : Décomptes de colis postaux.

Année.	Mois.	Débiteur	Montant.	Observation.
1940	octobre	Direction Générale des Postes des Indes Neerlandaises à Bandoeng.	2.233,-	
"	décembre	" " Royales de Hongrie à Budapest	6.928,-	
1941	janvier	" " Neerlandaises à La Haye	8.115,-	
"	mars	" " "	16.717,-	
"	juillet	Ministère des Communications Direction des Postes à Paris.	472.391,-	
"	septembre	" " "	108.260,-	
"	décembre	Reichspost Central amt à Berlin	83.691,-	
1942	janvier	" " "	167.533,-	
"	avril	Direction Générale des Postes Royales de Hongrie à Budapest.	5.367,-	
		TOTAL VI. :	871.240,-	

SERVICE DES FINANCES.

Bureau 14-2

J.D./V.E.

RELEVE DES SOMMES RECUES D'ORGANISMES ALLEMANDS.

VII.- Fourniture de pommes de terre, sur ordre de la Centrale, par notre service du Ravitaillement.

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1943	décembre	Heereskraftfahrpark, Etterbeek	7.003,-	
"	"	Waffenwerkstatt Anderlecht	19.143,-	
"	"	Standort-Werkstatt Luftwaffe, Brussel	12.555,-	
"	"	Bekleidungslager der Mil.Befh. Brussel	5.980,-	
"	"	Feldzuglager Buizingen	5.103,-	
"	"	Heereskraftfahrpark(Mercèdes Ixelles.	12.603,-	
"	"	" " (Adler) Etterbeek.	9.183,-	
"	"	" "(K.W.Centenaire) Etterbeek.	9.103,-	
"	"	" Centralkuche Etterbeek.	6.471,-	
"	"	" " "	5.463,-	
1944	janvier	Feldbekleidungslager, Beveren-Waes	5.670,-	
"	février	Bunker Eisenwerk, Neder-o-Heembeek.	33.431,-	
"	"	Siemens, S.A. Bruxelles.	7.457,-	
"	"	General Nevêlk.Kraftfahrwagen, Bruxelles.	2.383,-	
"	"	Bahnsteff & Geräter lager, Vilvoorde.	44.212,-	
"	"	Wollweberverband, Bekloe	5.400,-	
"	"	Heeresunterkraftverwalt Gand.	2.403,-	
"	"	Dienststelle E.P. 05163 Anvers.	6.291,-	
"	mars	Brusseler Zeitung Bruxelles.	8.599,-	
"	"	Feldluft Nachrichtenzeugambt Haren-Nord.	13.581,-	
"	"	Krupp Abt-Brussel Bruxelles.	7.533,-	
"	"	Deitermann K.J. Lot.	16.375,-	
"	"	Werkkuche K.K.-B.V. Gauchy-Namur	594,-	
"	"	Heeresverpflegungstelle " Namur.	4.603,-	
"	"	Instantrotzugstätte Bruxelles.	7.199,-	
"	"	Wehrmachtbeschaffungsamt "	1.822,-	
"	"	Junkers Flugzeug Motorwerke, Malines	7.020,-	
		à reporter	267.100.-	

Année.	Mois.	Débiteur.		Montant.	Observation.
			Report	267.100.-	
1944	mars	Heereskraftfahrpark	Anvers.	21.600,-	
"	"	Junkers Frontbetrieb	Vilvoorde	32.945,-	
"	"	Daimler-Benz Flugmotoren	Mortsel	51.300,-	
"	"	Heeres-Unterkraftverwaltung	Anvers	1.512,-	
"	"	Beute Sammelstelle	id.	2.214,-	
"	"	Heeresverpflegungstelle	id.	30.712,-	
"	"	W. I. F. O. - P H	id.	1.417,-	
"	"	Dienststelle Feldpost 36.353.	id.	2.767,-	
"	"	Standort K.W. Werkstätte -	Borsbeek.	8.586,-	
"	"	Feldluftpark 2/V I (Cambrai)	Anvers	3.321,-	
"	"	Heeresverpflegungstelle	Bruxelles	19.281,-	
"	"	Bodenstandige Heeresbekleidungstelle	Bruxelles.	10.530,-	
"	"	Brla.Luftwaffen Reparation	Evere	26.642,-	
"	avril	Feldzeugstelle Z.B.V.-	Meerdael	2.524,-	
"	"	Fliegerkorps Kommandantur,	Melsbroek	7.060,-	
"	"	Marine Nachtrichten Mittelbetrieb,	Anvers	2.524,-	
"	"	Fliegerkorps Kommandantur,	id.	12.217,-	
"	"	Krupp Brussel S.A.	Loth	11.063,-	
"	"	Eisenbahn Ausbesserungswerke -	Liége	12.757,-	
"	"	Heeresunterkunftverwaltung Lager,	Gand	2.457,-	
"	"	Wollram.Wenbach.Voigtländer,	Liége	8.964,-	
"	"	Dienststelle L 05545	Gand.	2.304,-	
"	"	Heeresverpflegungstelle	id.	5.413,-	
"	mai	Heeres M.L. Fest.Antwerpen -	Anvers	11.974,-	
"	"	Feldbekleidungslager	Hemiksem	6.142,-	
"	"	W. I. F. O. - P. H.	Anvers	3.145,-	
"	"	Dienststelle Feldpost 08164	id.	2.457,-	
"	"	Rhein-Metal Derag	Seraing	7.195,-	
"	"	Heimisch Kriegshoff	Herstal	61.425,-	
			TOTAL VII.	639.568,-	

De NMBS en de deportaties

De rol van de spoorwegen in de deportaties van Joden en Roma (raciaal gedeporteerden), politiek vervolgden en verplicht tewerkgestelden tijdens de Tweede Wereldoorlog in België

Eindrapport

Nico Wouters

Inhoudstafel

1. Inleiding

1.1. Dankwoord

1.2. Kader van het onderzoek

1.3. Vraagstelling

1.4. De archiefbronnen

2. De NMBS in oorlogstijd

2.1. Het statuut van de Maatschappij voor de oorlog

2.2. De bedrijfsstructuur

2.3. De Tayloriaanse aanpak van de directeur-generaal

2.4. De voorbereiding voor de oorlog

2.5. De rol van de NMBS tijdens de Achttiendaagse veldtocht

2.6. De beslissing tot de werkhervatting (juni 1940)

2.7. Het Duitse spoorwegbeheer en de Duitse bevoegdheid

2.8. Gezagsuitoefening en besluitvorming

2.9. Evoluerende bevoegdheid en militair vervoer

2.10. Solidariteit en productiviteit

3. Militaire prestaties

3.1. Het uitvoeren van Duits vervoer door de NMBS

3.2. Duits vervoer vs. militair vervoer

3.3. Andere militaire prestaties

4. Deportaties

4.1. De Sonderzüge of 'speciale treinen'

4.2. Politiek vervolgden (politieke gevangenen)

4.3. Verplicht tewerkgestelden (dwangarbeiders)

4.4. Joden en Roma (raciaal gedeporteerden)

4.5. Financiële afhandeling

5. Verzet, zuivering en herstel

5.1. Openlijke protesten van de directie

5.2. Georganiseerd verzet binnen het bedrijf

5.3. De houding van de directie tegenover het verzet

5.4. Waarom geen verzet tegen de deportaties?

5.5. Dagelijks verzet en de Galopin-doctrine

5.6. Aandeel van het Duitse vervoer en de Galopin-Doctrine

5.7. Eindspel

5.8. Zuivering van het bedrijf

6. Algemeen Besluit

Lijst met afkortingen

Bronnenlijst

Selectieve publicatielijst

Bijlagen

1. Inleiding

1.1. Dankwoord

Dit rapport is het resultaat van een historisch onderzoek uitgevoerd door het Studiecentrum Oorlog en Maatschappij (CegeSoma), de vierde operationele directie van het Rijksarchief. Graag wil ik eerst de opdrachtgevers danken voor het vertrouwen dat ze stelden in het CegeSoma: vice-eersteminister en minister van Mobiliteit Georges Gilkinet en Senaatsvoorzitster Stephanie D'Hose, alsook alle leden van de Commissie Institutionele Aangelegenheden van de Senaat. Verschillende andere mensen verdienen eveneens 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. Een dankwoord gaat ook uit naar de leden van het wetenschappelijk adviescomité: Michaël Amara (diensthoofd Algemeen Rijksarchief Brussel), Grégory Célerse (onderzoeker Musée de la Résistance, Bondues & Rails et histoire, Parijs), 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 Herten (onderzoeker spoorweg- en transportgeschiedenis, zelfstandig consulent en coach) en Paul Van Heesvelde (onderzoeker spoorweg- en transportgeschiedenis). Deze leden werden geselecteerd omwille van hun expertise over de materie.

Bijzondere vermelding verdienen Paul Van Heesvelde en Dirk Luyten, die vroege drafts van het boekmanuscript nalazen en op specifieke vragen antwoordden. Gertjan Desmet van het CegeSoma/Rijksarchief, Karin Van Honacker van het Rijksarchief en Jos Decelle, oud directielid van Infrabel, gaven ook belangrijke opmerkingen bij het eindrapport. Laurence Schram van Kazerne Dossin verdient extra dank voor het bereidwillig ter beschikking stellen van haar onderzoeksarchief.

Naast de leden van het wetenschappelijk comité en de bijkomende lezers, verdienen ook de documentatiedienst en administratieve diensten van de NMBS een woord van dank. Zij verleenden hun volledige medewerking door toegang tot hun archieven te verlenen en actief 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 Schampheleer en Nathalie Boulanger van het secretariaat van Bestuursorganen bij de NMBS, waren altijd bereidwillig om de 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.[1] Kris Van der Aar van de Radboud Universiteit Nijmegen bestudeerde in het kader van zijn onderzoeksmaster aan CegeSoma/Rijksarchief 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 het militair gerecht, de oorlogsschade en de Dienst voor Economische Recuperatie (ORE) in het Rijksarchief. Oud-archivaris Luc Vandeweyer verschafte actieve hulp in de speurtocht in het archief van de Emissiebank en het archief van de Dienst Sekwester in het Rijksarchief. Ook Gert De Prins en Alexandra Matagne van de Dienst Archieven Oorlogsslachtoffers (Rijksarchief) verleenden de nodige steun en adviezen.

1.2. Kader van het onderzoek

Op 4 april 2019 nam de Kamer van volksvertegenwoordigers een resolutie aan met de wens voor een historisch onderzoek naar de rol van de NMBS in de deportaties van Joden tijdens de Tweede Wereldoorlog. Het CegeSoma/Rijksarchief kreeg de opdracht voor dit onderzoek op 27 januari 2022 van vice-eersteminister en minister van Mobiliteit Georges Gilkinet en van Stephanie D'Hose, voorzitster van de Belgische Senaat. De opdracht luidde om een historisch onderzoek uit te voeren naar de rol van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) bij de raciale deportaties tijdens de bezetting van de Tweede Wereldoorlog van Joden en Roma, de deportaties van politiek vervolgden (tegenstanders en verzetsmensen) en van verplicht tewerkgestelden (dwangarbeiders)[2]. Het doel was om in november 2023 een eindrapport te presenteren in de Senaat. De aard en de vorm van dit rapport of de vraagstelling van het onderzoek, werden in de opdracht niet in detail omschreven. Voor het onderzoek werd 60.000 euro vrijgemaakt, waarvan de helft door elk van beide opdrachtgevers werd betaald.

Het onderzoek ging van start op 1 augustus 2022 met de indiensttreding van onderzoekster Florence Matteazzi die een deel van het basiswerk in de archieven uitvoerde. Er werd een tussentijdse rapportage uitgevoerd voor de Senaatscommissie Institutionele Aangelegenheden door Nico Wouters op 28 oktober 2022 en 7 juli 2023. Het onderzoek werd ook gepresenteerd voor de gespecialiseerde wetenschappelijke commissie van het CegeSoma op 25 januari 2023. Het begeleidend wetenschappelijk comité vergaderde op 15 september 2022, 22 maart 2023 en op 16 oktober 2023.

[1] Ruben Lateur, *Het verzet tijdens de Tweede Wereldoorlog door de spoorweglieden in de regio Mechelen en de aansluitende zones Leuven, Tienen en Landen*, ongepubliceerde masterscriptie, UGent, 2023; Sybren Logghe, *De administratieve zuivering van incivisme binnen de NMBS na de Tweede Wereldoorlog,* onuitgegeven masterscriptie UGent, 2023.
[2] Overeenkomst tussen het Rijksarchief en de Senaat dd. 31 januari 2022; Ministerieel Besluit getekend door minister Georges Gilkinet dd. 13 augustus 2022.

We hadden tien maanden voor het onderzoek en vijf maanden schrijftijd. Het (Nederlandstalige) rapport werd ingediend op 1 november 2023.

Dit eindrapport beperkt zich tot een zuiver historische analyse op basis van het bronnenonderzoek. Het bevat geen beleidsaanbevelingen over eventuele herstelmaatregelen. Dit behoort immers niet tot ons wetenschappelijk mandaat. Niettemin gaan we in de conclusie wel in op de verantwoordelijkheden in de historische context en eventuele hedendaagse lessen. Het onderzoek leidde naast dit eindrapport overigens ook tot een uitgebreider publieksboek dat samen met het rapport verschijnt.[3]

In dit rapport wordt de term 'deportaties' gebruikt in onze hedendaagse betekenis en dus in de betekenis van de opdracht: het gedwongen overbrengen van diverse categorieën slachtoffers uit België en Noord-Frankrijk naar Duitsland of een door Duitsland bezet land, met de bedoeling hen op te sluiten, verplicht tewerk te stellen of te vermoorden. We spreken over drie grote categorieën: slachtoffers van politieke vervolging (verzetsmensen en politieke gevangenen), slachtoffers van economische vervolging (verplicht tewerkgestelden of dwangarbeiders) en slachtoffers van raciale vervolging (Joden en Roma). Vanuit de Dossinkazerne in Mechelen worden 25.843 mensen – 353 Roma en de rest allemaal Joden – gedeporteerd. Daarnaast worden ook nog naar schatting 6000 Joden uit België vanuit Frankrijk gedeporteerd. Het gaat hier om een volledige bevolkingsgroep zonder onderscheid: kleine kinderen en oude mensen, zieken en behoeftigen. Het aantal gedeporteerde politiek vervolgden (vooral verzetsmensen) is voor België nog niet exact bepaald. Het aantal erkende politieke gevangenen in België is 40.281, maar dit zijn uiteraard niet allen gedeporteerden. We nemen het cijfer van historicus Patrick Nefors als richtlijn, die spreekt over 16.081 gedeporteerde politieke gevangen.[4] Het gaat hier dus niet om officieel erkende politieke gevangenen, maar iedereen die als tegenstander en verzetsmensen door de Duitse bezetter wordt geïnterneerd en gedeporteerd. In dit rapport wordt de term politieke gevangenen gebruikt. Ook het aantal verplicht tewerkgestelden is tot vandaag nog altijd niet exact bepaald. Het meest precieze en gangbare cijfer blijft de telling van Frans Selleslagh die 75.000 Belgen vermeldt die verplicht tewerkgesteld worden in Noord-Frankrijk en 189.542 Belgische dwangarbeiders in Duitsland (waarvan er 3200 omkomen).[5] Na de bevrijding worden volgens de databank van de Dienst Archieven Oorlogsslachtoffers 52.883 mensen erkend als gedeporteerde voor

[3] Nico Wouters, *Bezet bedrijf. De oorlogsgeschiedenis van de NMBS,* Tielt, 2023.
[4] Patrick Nefors, 'Camps de concentration (Belges dans)', in José Gotovitch en Paul Aron (eds.), *Dictionnaire de la Seconde Guerre mondiale en Belgique,* Bruxelles, 2008, 79-80.
[5] Frank Selleslagh, 'De tewerkstelling', in Etienne Verhoeyen e.a., *Het minste kwaad,* Kapellen, 1990, 60-83 (77); Dirk Luyten, 'Travail obligatoire', in José Gotovitch en Paul Aron (eds.), *Dictionnaire de la Seconde Guerre mondiale en Belgique,* Bruxelles, 2008, 439-445.

de verplichte tewerkstelling (waaronder 2266 postuum). Bij gebrek aan beter is het cijfer van 189.542 Belgische dwangarbeiders in Duitsland de richtlijn.

Dit zijn heel verschillende slachtoffercategorieën die in geen geval gelijkgeschakeld kunnen worden. Maar ze zijn onderling verbonden wat betreft het proces van de deportaties. Het gaat in elk van deze categorieën om onrechtmatig aangehouden en geïnterneerde mensen, wiens deportatie met andere woorden ook onrechtmatig is. De besluitvorming en de uitvoering van de deportaties passen in de ruimere context van het uitvoeren van vervoer in Duitse opdracht tijdens de bezetting. Vanuit historisch oogpunt, is het logisch de verschillende categorieën samen te bestuderen vanuit de gemeenschappelijke vraagstelling naar de rol van de NMBS.

1.3. Vraagstelling

De geschiedenis van de spoorwegen in België gebeurt aanvankelijk vooral vanuit het bedrijf zelf.[6] Ook amateurhistorici en verenigingen van spoorweghistorici spelen daarbij een grote rol. Wat de periode van de Tweede Wereldoorlog betreft, leggen zij de focus vaak bij de militaire gebeurtenissen, het verzet bij de NMBS of de meer technische aspecten van de spoorweggeschiedenis. Hoewel het werk van Claude Lokker uit 1985 over de NMBS tijdens de oorlog een pionierswerk is, bevat het helaas geen voetnoten of bronvermeldingen en is de toon soms apologetisch.[7] Een belangrijke mijlpaal is het boek dat in 2001 werd uitgegeven naar aanleiding van 175 jaar Belgische spoorwegen en 75 jaar NMBS.[8] Dit boek blijft vandaag nog het wetenschappelijke standaardwerk over de Belgische spoorweggeschiedenis. Het bevat onder meer een hoofdstuk over de Tweede Wereldoorlog van Paul Van Heesvelde.[9] Ook de inleiding bij de inventaris van Madeleine Jacquemin van het Rijksarchief verschaft een goede synthese.[10] Paul Van Heesvelde publiceerde de afgelopen decennia de belangrijkste wetenschappelijke bijdragen over de

[6] Paul Nolet de Brauwere, 'L'organisation*',* in *Trains*, nr. 3-4, 1951, 19-23; F. Delory, 'Le premier quart de siècle de la SNCB: 1926-1951', in *Revue de la SNCB*, 1951, nr. 3-4, 3-111; Ulysse Lamalle, *Histoire des chemins de fer belges*, Bruxelles, 1953 (3e éd.); J. Vandenberghen, *La Société Nationale des Chemins de Fer belges 1939-1945*, Bruxelles, 1991.
[7] Claude Lokker, *Des bâtons dans les roues. Les cheminots belges durant la deuxième guerre mondiale / Stokken in de wielen. De Belgische spoormannen tijdens de tweede wereldoorlog*, Bruxelles-Antwerpen, 1985.
[8] Bart van der Herten, Michelangelo Van Meerten en Greta Verbeurgt (eds.) *Le temps du train: 175 ans de chemins de fer en Belgique. 75e anniversaire de la SNCB / Sporen in België - 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS,* Leuven, 2001.
[9] Paul Van Heesvelde,"Räder müssen rollen für den Sieg'. L'exploitation ferroviaire durant la Seconde Guerre Mondiale / 'Räder müssen rollen für den Sieg'. Spoorwegexploitatie tijdens de Tweede Wereldoorlog', in Bart van der Herten, Michelangelo Van Meerten en Greta Verbeurgt (eds.) *Sporen in België (…)*, 182-199.
[10] Madeleine Jacquemin, *Inventaire des archives du Ministère des Communications. Administration des Transports (Chemins de fer)*, Bruxelles, AGR, 2020.

oorlogsgeschiedenis van de NMBS.[11] De rol van de NMBS bij de Jodendeportaties werd ook behandeld in het boek en rapport dat in 2007 gepubliceerd werd als 'Gewillig België' (of 'La Belgique docile'). Dit onderzoek naar de rol van de Belgische overheden in de vervolging van Joden in België werd eveneens uitgevoerd door het CegeSoma in opdracht van de Senaat.[12] Het korte hoofdstuk dat specifiek over de NMBS handelde, bevestigde toen al de uitvoering van de Jodentransporten door de NMBS.

Na dit onderzoek werd algemeen aanvaard dat de NMBS de Jodendeportaties had uitgevoerd. In het kader van de opening van Kazerne Dossin in Mechelen in november 2012 verschafte de NMBS een historische treinwagen die in de hernieuwde site van het museum en memoriaal werd geplaatst. Bij de inauguratie ervan, gaf toenmalig gedelegeerd bestuurder van de NMBS-holding Jannie Haek een publieke verklaring over de bezettingsrol van de NMBS die sterk gebaseerd was op het in 2007 gepubliceerde rapport 'Gewillig België'. Ook op de website van het treinmuseum *Trainworld* wordt die stelling overgenomen: 'Vanaf 1941 leverde het nazibewind geen treinbestuurders meer. De Belgische machinisten moesten zelf instaan voor alle konvooien, 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'.[13] De deelname van de NMBS aan de Jodendeportaties is dus sinds 2007 al geen geheim meer. Toch bleven nog veel vragen over.

Dit leidde zoals gezegd op 27 januari 2022 tot de politieke beslissing voor de opdracht aan het CegeSoma/Rijksarchief. De hierboven vermelde opdracht omvat een onderzoek naar de rol van de NMBS in de deportaties tijdens de bezetting van de Tweede Wereldoorlog. Dit houdt ten eerste in dat het bedrijf in de bredere bezettingscontext wordt geplaatst. Dit betekent de relatie van de bedrijfsvoering tot de zogenaamde politiek van het minste kwaad en de Galopin-doctrine, de context van de samenwerking met de bezetter en de bevoegdheidsverdeling met de Duitse bezetter. Het betekent ten tweede ook dat de bredere bedrijfsgeschiedenis in bezettingstijd wordt onderzocht: de bedrijfsvoering, de dienstverlening, de interne

[11] Paul Van Heesvelde, 'Au service de deux maîtres. La reprise du travail à la SNCB en 1940', in Marie-Noëlle Polino (éd.), *Une entreprise publique dans la guerre. La SNCF, 1939-1945*, Paris, 2001, 105-121; Paul J.G.M.J. Van Heesvelde, 'De Belgische spoorwegen en de economische oorlogsvoorbereiding', in Madelon de Keizer (e.a. eds.), *Thuisfront. Oorlog en economie in de twintigste eeuw*, 2003, Amsterdam, 63-74; Paul Van Heesvelde, ''Vous considérant, M. le directeur général, comme le père de la grande famille du rail'. Les relations sociales à la SNCB pendant la Deuxième Guerre mondiale', in *Travailler dans les entreprises sous l'occupation,* Franche-Comté, 2007, 470-484.

[12] Nico Wouters, 'Het transport van de Joden', in Rudi van Doorslaer (e.a.), *Gewillig België. Overheid en Jodenvervolging tijdens WO II*, Meulenhof/Manteau, 2007, 587-604.

[13] Website geconsulteerd op 31 juli 2023.
https://www.trainworld.be/nl/collecties/de-geschiedenis-van-de-belgische-spoorwegen/3-oorlog-en-hervorming-1914-1945.

organisatie, de besluitvorming, de evolutie van inkomsten en uitgaven en de machtsverhoudingen. Het betekent ten derde ook dat gekeken wordt naar de praktijk van de samenwerkingspolitiek: het verzet binnen het bedrijf, de praktische uitvoering en de financiële afhandeling van de deportaties en de reacties van onderuit op de samenwerking met de bezetter. De belangrijkste vragen waarop we een antwoord willen geven zijn: Werden de deportaties uitgevoerd met Belgische treinen en met Belgisch personeel en hoe gebeurde dit op een concreet niveau? Hoe werden de deportaties financieel afgehandeld? Wie droeg welke verantwoordelijkheid voor de 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 georganiseerd 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? Zoals gezegd impliceert dit een bredere bedrijfsgeschiedenis van de NMBS in oorlogstijd. Die bredere context en dat diepere begrip is ook nodig om het gebrek aan directe bronnen met betrekking tot de deportaties te compenseren.

1.4. Archiefbronnen en andere uitdagingen

Een volledig overzicht van de geconsulteerde archieven werd opgenomen in de bibliografie. Hier beperk ik me tot de belangrijkste collecties. Een eerste prioritaire collectie is het archief van de Personeelsdienst van de NMBS, waaronder de Individuele dossiers Incivisme, dat zich bevindt in het Algemeen Rijksarchief Brussel.[14] In het depot Cuvelier van het Rijksarchief in Brussel zijn de archieven van het militair gerecht voor de bestraffing van collaboratie na de oorlog essentieel, waaronder het gerechtelijke onderzoek naar de NMBS en naar (onder meer) directeur-generaal Narcisse Rulot. We maakten dankbaar gebruik van een belangrijk archiefbestand over directeur-generaal Narcisse Rulot in het Rijksarchief Namen. Ook de archieven van het secretariaat van Bestuursorganen van de NMBS zijn bijzonder nuttig. Enkele oorlogsarchieven worden nog door de dienst zelf bewaard, met name het uitgebreide tuchtonderzoek over directeur-generaal Narcisse 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 disparaat. Vooral de berichten en de archieven met betrekking tot de sabotages op het spoorwegnet vormen een belangrijk aandeel van de geselecteerde archieven. We consulteerden ook Duitse archieven, met name onder meer de archieven van het 'Reichsverkehrsministerium' en de 'Hauptverkehrdirektion Brüssel' in het Bundesarchiv van Berlijn en de 'Organisation und Geschäftsverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel' in het Bundesarchiv van Freiburg. Bij het CegeSoma zijn vooral de archieven van diverse verzetsorganisaties tijdens de Tweede

[14] Madeleine Jacquemin, *Inventaire*, 13-18.

Wereldoorlog belangrijk. Bij de dossiers van de Dienst Archieven Oorlogsslachtoffers (Rijksarchief) zijn vooral de documenten met betrekking tot het zogenaamde '20ste konvooi' interessant. Ook de mondelinge getuigenissen bewaard bij de Stichting Auschwitz geven bijkomende informatie.

Het onderzoek werd echter geconfronteerd met veel lacunes in de bestaande archiefbronnen en ook met verdwenen archieven. Zoals al in het rapport en boek 'Gewillig België' uit 2007 werd gesignaleerd, bestaat geen 'centraal dossier' over wat wij vandaag de deportatietreinen tijdens de Tweede Wereldoorlog noemen.[15] Ook worden die deportatietreinen zo goed als nooit vermeld in andere NMBS-bronnen. De deportaties worden bijvoorbeeld nooit besproken in de raad van bestuur of het bestendig comité van de NMBS. We komen in het rapport terug op mogelijke verklaringen daarvoor. Ook komt de NMBS of komen de verschillende betalers aan de NMBS niet voor in de archieven van de Emissiebank of van het archief van de Dienst van het Sekwester van de Administratie der Domeinen (beiden in het Rijksarchief, depot Cuvelier in Brussel). Dat geldt ook voor het archief van de *Office de Récuperation Économique* (ORE) in het Rijksarchief. Hoewel het archiefbestand 'Oorlogsschade' in het Rijksarchief erg rijk is en veel mogelijkheden geeft voor nieuw onderzoek, was het binnen het specifieke kader van dit onderzoek minder relevant. Bijzonder teleurstellend was ook de geringe respons op de oproep die gelanceerd werd tijdens de winter van 2022-2023 voor getuigen en privé-archieven via de kanalen van het CegeSoma/Rijksarchief, Kazerne Dossin, de Stichting Auschwitz en de NMBS (met name het personeelsblad *'Le Rail /Het Spoor'*). Slechts een 10-tal mensen reageerden, doorgaans niet met essentiële informatie. Ook 61 gemeentebesturen rond het belangrijkste deportatietraject van Joden in België werden gecontacteerd, onder meer specifiek met de vraag voor politiearchieven. We kregen een tiental positieve vermeldingen van lokale archieven en heemkundige kringen maar omdat geen enkel gesignaleerd archiefbestand echt relevant bleek voor dit onderzoek werd uiteindelijk besloten deze archieven niet te consulteren. We moeten dus besluiten dat de strategie om de verschillende slachtoffercategorieën in één studie te combineren zodat het 'vangnet' voor relevante bronnen groter zou zijn, wat dit aspect betreft niet succesvol bleek. Gelukkig levert de combinatie van slachtoffercategorieën wel inhoudelijke inzichten op.

Daarnaast zijn er ook bepaalde archiefbronnen verdwenen. In sommige gevallen maakt dat deel uit van de normale praktijk. Veel 'operationeel archief' 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 EBD-Brüssel om de treinen

[15] Nico Wouters, *Het transport van de Joden*.

te bestellen of de dienstroosters werden standaard vlak na gebruik vernietigd.[16] Bij de zogenaamde speciale treinen (*Sonderzüge*) was dat waarschijnlijk ook een maatregel die papieren sporen moest verwijderen.

Daarnaast zijn er ook NMBS-archieven in de loop der tijd verdwenen, zoals het archief van de Financiële directie, de tuchtdossiers van het personeel of bepaalde archieven van de hogere leidinggevenden zoals de directieraad, directeurs van de centrale werkplaatsen, de hoofdingenieurs van de directie Materieel, de directie Exploitatie of de directie van het Spoor. Ondanks de uitstekende hulp van de huidige diensten van de NMBS aan dit onderzoek, zijn er in het verleden toch jammerlijke beslissingen genomen die hebben geleid tot het verdwijnen van essentiële archiefbestanden. Ondanks het feit dat de NMBS na inspectiebezoeken van het Rijksarchief al in 1990 en opnieuw in 2003 werd gevraagd bepaalde archieven over te brengen om ze in goede omstandigheden te bewaren en ontsluiten, besloot de NMBS daar nooit op in te gaan omdat zij argumenteerden niet onder de archiefwet te vallen. Pas na 2013 kwam daar langzaam verandering in, maar door de slechte bewaaromstandigheden in het verleden zijn helaas veel archiefbestanden beschadigd of verloren geraakt.[17] Ook archieven van het ministerie van Justitie over het gebruik van de celwagens bestaan niet meer.[18] Om al deze redenen, steunt het onderzoek noodgedwongen op gefragmenteerde en onvolledige data.

Dit rapport is een samenvatting van de ruimere boekpublicatie en richt zich op de vraag van de opdrachtgevers. De bredere analyse in het rapport steunt steevast op de ruimere contextualisering in het boek. Elk genummerd onderdeel in het rapport bevat telkens een kort deelbesluit in een kader, wat toelaat om snel de krachtlijnen te vatten. In het algemeen besluit kijken we naar de verantwoordelijkheden in historisch perspectief en trekken we mogelijke lessen uit deze geschiedenis.

[16] Informatie bezorgd aan de auteur door Lawrence van Haecke en Paul Pastiels (Archief en Documentatiecentrum NMBS) e-mail dd. 10 juli 2023.
[17] Interne nota Michaël Amara (diensthoofd Algemeen Rijksarchief Brussel) dd. 7 december 2018 en opmerkingen van Michaël Amara bij het eindrapport dd. 11 oktober 2023.
[18] E-mail Michaël Amara (Diensthoofd Algemeen Rijksarchief Brussel) aan de auteur 13 februari 2023.

2. De NMBS in oorlogstijd

2.1. Het statuut van de Maatschappij voor de oorlog

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) wordt opgericht op 1 september 1926.[19] Het is een Maatschappij van publiek recht van categorie B die van de Belgische staat de opdracht krijgt voor 75 jaar het (grootste deel van) spoorwegnetwerk uit te baten. Het is een hybride maatschappij: met een bedrijfsvoering op maat van de private sector maar onder strikte politieke voogdij.[20] De Belgische staat blijft de eigenaar van het spoornetwerk en is ook de meerderheidsaandeelhouder van het bedrijf. De tarieven van de NMBS, grotere commerciële beslissingen en grote aankopen moeten worden goedgekeurd door de regering. Het parlement heeft bevoegdheid over uitbreidingen van het spoorwegnetwerk en grote leningen van de NMBS. De boekhouding van de NMBS staat apart en is niet onderworpen aan de controle van het Rekenhof. Achttien van de eenentwintig leden van de raad van bestuur, waaronder de vertegenwoordigers van de grote industriële sectoren, worden niet door de algemene vergadering benoemd maar door de Koning. Enkel de drie personeelsvertegenwoordigers in de raad van bestuur worden de facto door de vakbonden benoemd.[21] Via de belangrijke bevoegdheden van het Paritair Comité en deze taken van medebeheer, krijgen de vakbonden (voor die tijd) veel macht in de NMBS.[22] De samenstelling van de raad van bestuur op de vooravond van de Tweede Wereldoorlog is als volgt: negen katholieken, zeven socialisten en vijf liberalen. De voogdijminister van PTT, Radio-omroep en Verkeerswezen zit de raad van bestuur voor. Op de vooravond van de bezetting is dit de katholieke minister Antoine Delfosse. Een vierkoppig bestendig comité, dat uit leden van de raad van bestuur bestaat, bereidt de vergaderingen voor. In 1940 is de voorzitter van het bestendig comité de katholiek en voormalig Boerenbond-voorzitter Victor Parein. Overige leden zijn de liberaal V. Cousin, de socialist Gustave Lambert en de katholiek Frantz Loontjens.

---

[19] De wet van 23 juli 1926 en het KB van 7 augustus 1926. Guy Coppieters, 'Nationale maatschappij der Belgische spoorwegen (NMBS). Société nationale des chemins de fer belges (SNCB)', in Jean-Marie Yante en Pierre-Alain Tallier, (éd.), *Guide des organismes d'intérêt public en Belgique,* Tome II, Volume 2, Bruxelles, 2008, 768-777; Madeleine Jacquemin, *Inventaire,* 13-18; Bart van der Herten, 'Le rail en Belgique', in *Destination le front. Les chemins de fer en Belgique pendant la Grande Guerre*, Bruxelles, 2014, 19-27.
[20] Guy Vanthemsche, *Het Interbellum,* 164.
[21] Idem, 112.
[22] Dirk Luyten, 'De NMBS als werkgever', in Bart Van der Herten, Michelangelo Van Meerten, Greta Verbeurgt, (dir.), *Sporen in België (…)*, 272-301.

2.1. Besluit: De NMBS is sinds 1926 een publieke onderneming beheerd als een privaat bedrijf, met een sterke stem van de grote industriële sectoren in de raad van bestuur. Het bedrijf heeft echter ook een nationaal strategisch belang voor de openbare dienstverlening. Het valt daarom onder een strikte, wettelijk omschreven politieke voogdij van de Belgische staat: de meerderheidsaandeelhouder en de eigenaar van het spoorwegnetwerk.

2.2. De bedrijfsstructuur

Op de vooravond van WOII heeft de NMBS een combinatie van een verticale en een horizontale bedrijfsstructuur.

2.2.1. De NMBS heeft op de vooravond van WOII zes diensten (eigenlijk directies). Drie centrale directies (algemene directie, personeelsdienst en de financiële dienst) en drie decentrale directies: de directie Materieel en Aankopen, de directie van het Spoor en de directie Beheer (of 'Technische Exploitatie'). Tijdens de bezetting komen daar nog twee directies bij: (a) de directie Handelszaken (de commerciële directie) wordt op 1 mei 1941 als aparte directie uit de Directie Beheer gehaald; (b) de Sociale Dienst wordt in 1941 ook als aparte directie opgericht.

2.2.2. Er is ook een horizontale, regionale indeling waar de directies vertegenwoordigd zijn. De belangrijkste daarvan hangen af van de personeelsdirectie en de grote regionale groepen: Antwerpen, Charleroi, Gent, Hasselt, Luik, Bergen en Namen, en vanaf november 1940 ook de groep Brussel. In elk van deze groepen zijn de directies van Beheer, Materieel en het Spoor vertegenwoordigd door een hoofdingenieur of een hoofdinspecteur. De directies Beheer en Spoor bestaan dan weer uit negen geografische indelingen, de directie Materieel uit zeven districten en de Commerciële directie uit vijf inspectieregio's.[23] Onder deze groepen vallen ook de hulpdiensten zoals de centrale werkplaatsen en de garages en de uitvoeringsdiensten zoals de stations, de locomotiefdepots en de lijnwerkplaatsen. De grote centrale werkplaatsen hangen af van de directie Materieel en Aankopen: Cuesmes, Gentbrugge, Laken, Leuven, Luttre, Mechelen en Salzinnes.

2.2.3. De top-down organisatie van de nationale directies en de bottom-up indeling van de regionale groepen leidt soms tot concurrerende competenties en spanningen. Waar de directies de formele macht hebben, staan de groepsindelingen dan weer dichter bij de werkvloer. Groepschefs hebben veel informele, maar weinig formele macht. Ze beheren slechts een beperkt budget en houden vooral toezicht op het personeel. De groepen en de werkplaatsen vallen nog altijd onder het gezag van de centrale directie.

[23] Bericht 44 P. dd. 18 oktober 1940, *Avis Service P,* Arch. NMBS/SNCB.

2.2. Besluit: De bedrijfsstructuur in 1940 is een combinatie van een hiërarchisch-centralistische formele gezagsuitoefening (verticaal) met een gedecentraliseerde regionale structuur (horizontaal). Die structuur is misschien onvermijdelijk bij een bedrijf met deze omvang, de grote diversiteit aan beroepen en het landelijke bereik. In het algemeen is de bedrijfscultuur bijzonder hiërarchisch: naar hedendaagse normen is de gezagsuitoefening binnen de NMBS haast militair te noemen.

2.3. De Tayloriaanse aanpak van de directeur-generaal

2.3.1. Sinds maart 1933 staat de NMBS onder leiding van directeur-generaal Narcisse Rulot, een burgerlijk mijningenieur van de Universiteit van Luik. Hij komt in dienst van de Belgische Staatsspoorwegen in 1906 en klimt langzaam op. Als directeur-generaal is hij een overtuigd aanhanger van de wetenschappelijke bedrijfsvoering. Hij heeft geen goede reputatie bij de vakbonden, zeker niet bij de socialistische vakbond. Hij wordt als autoritair beschouwd. Deels onder zijn leiding daalt het personeelsbestand van 116.133 personeelsleden in 1926 naar 72.556 op 31 december 1939.

2.3.2. De NMBS speelt in de jaren 1930 in België een voortrekkersrol in nieuwe Tayloriaanse arbeidsprocessen en planmatige werkorganisatie.[24] Er is de verhoging van kettingproductie, de modernisering van automatische seinhuizen, een mechanisering van postvervoer en expresgoederen, een centralisatie van de herstellingen in gemechaniseerde (hoofd-)werkplaatsen en een elektrificatie van het netwerk. Door de modernisering van enerzijds de tractiemiddelen en het wagenpark en anderzijds de gebouwen en de spoorinfrastructuur stijgt het trafiekvolume aanzienlijk. In 1926 leggen 2413 reizigerstreinen samen 39 miljoen kilometer af; in 1938 is dat gestegen naar 4042 treinen die 62,5 miljoen kilometer afleggen.[25]

2.3.3. Rationalisering betekent ook besparen: de globale uitgaven van het bedrijf dalen van 146 miljoen BEF in 1927 naar 74 miljoen in 1939.[26] De jaren tussen 1926 en 1930 boekt de NMBS winst maar na 1931 sluit het bedrijf elk jaar af met een significant deficit: onder meer door de economische crisis en de concurrentie van het automobieltransport.[27] Het reservefonds is tegen helemaal 1934 uitgeput (hoewel het hernieuwingsfonds of investeringsfonds wel blijft stijgen).

2.3.4. De mogelijkheden van de NMBS zijn sterk conjunctuurgebonden. Om de moderniseringen te bekostigen, moet de NMBS in de jaren 1930 grote staatsleningen aangaan, wat de dubbelzinnigheid aantoont van het statuut van de NMBS als

[24] Éric Geerkens, *La rationalisation*, 445.
[25] Narcisse Rulot, 'Dertig jaren vooruitgang in de exploitatie der Belgische Spoorwegen', in *Technisch Wetenschappelijk Tijdschrift*, nr. 7, 1943.
[26] Idem.
[27] Guy Vanthemsche, *Het Interbellum,* 169-170.

autonoom bedrijf.[28] Hoewel sommige volksvertegenwoordigers klagen over het eigengereid optreden van de directeur-generaal in de besteding van deze staatsleningen, kan Narcisse Rulot niet anders dan een strikte financiële politiek te voeren onder de directieven van de politiek en de industrie.[29] Rulot is op de vooravond van WOII een vertrouweling van de politiek en de industrie die stevig op zijn stoel zit.

2.3. Besluit: Onder leiding van de wetenschappelijke bedrijfsvoering van directeur-generaal Narcisse Rulot, speelt de NMBS een belangrijke rol in de toepassing van nieuwe Tayloriaanse arbeidsorganisatie en productieprocessen. Na 1931 hakken de economische crisis en de concurrentie van het automobielvervoer er diep in. De NMBS sluit na 1931 elk jaar af met een deficit. De staatsleningen die het autonome bedrijf aangaat, bevestigen de dubbelzinnige relatie tot de Belgische staat.

2.4. De voorbereiding voor de oorlog

2.4.1. De voorbereiding van de rol die de NMBS moet spelen in oorlogs- en bezettingstijd, is gebaseerd op het model van de Eerste Wereldoorlog. De centrale les uit WOI is om het Belgische openbare bestuur te laten functioneren onder Belgische gezag, als de beste garantie om de belangen van het land en haar bevolking te verdedigen. Dat is basis van de op 5 maart 1935 gestemde wet 'betreffende de plichten van ambtenaren in oorlogstijd'. Deze zogenaamde wet-Bovesse, verplicht Belgische ambtenaren, gezagdragers, politiemensen enzovoort om in het geval van oorlog en bezetting op hun post te blijven en dus hun functie te blijven uitoefenen in het belang van de bevolking. Deze wet is ook van toepassing op de NMBS. Dit principe impliceert dat Belgische bestuurders zullen moeten samenwerken met een vijandige bezetter.

Over de invulling van die samenwerking verspreidt de regering het zogenaamde burgerlijke mobilisatieboekje (Koninklijk Besluit van 17 maart 1936). Naast de wet-Bovesse, bevat het boekje ook de internationale conventie van Den Haag en een instructie over het gedrag van publieke functionarissen in oorlogstijd. Gezagdragers moeten hun functie of ambt uitoefenen en indien de bezetter dat vraagt zijn ze verplicht '(…) niets te doen en alles te laten dat schadelijk zou kunnen zijn voor het vijandelijk bestuur in het bezet gedeelte van het Belgische grondgebied'. Met andere woorden: Belgische gezagdragers – inclusief het NMBS-personeel – zijn per koninklijk besluit verplicht om loyaal samen te werken met de Duitse bezetter. De grens van die samenwerking wordt in twee zinnen omschreven: 'Maar [Belgische gezagdragers] moeten er zich van onthouden hun ambt uit te oefenen indien de bezettende overheid hun verplichtingen wil opleggen welke onverenigbaar zijn met hun plichten van

[28] PV ondervraging Emiel Maes, dd. 6 maart 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Doos 1, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot,* Arch. NMBS/SNCB.
[29] Idem.

getrouwheid tegenover het Vaderland. In voorkomend geval gaan zij te rade bij hun hiërarchieke hogeren en gedragen zij zich naar dezer schriftelijke bevelen'. De grenzen van de samenwerking liggen bij een toepassing van de internationale Conventie van Den Haag uit 1907 en de Belgische strafwet.

2.4.2. De voorbereidende plannen voor de rol van de NMBS in oorlogstijd, focussen uitsluitend op het militaire aspect.[30] De Spoorwegnetcommissie *(Commission de Réseaux de chemins de fer)* is samengesteld uit militairen en hogere ambtenaren van de NMBS, met als taak het afstemmen van de werking van de NMBS op de militaire oorlogsplannen. In dat kader worden gedetailleerde plannen opgesteld voor het militaire vervoer. Bij de mobilisatie in september 1939, worden ongeveer 3000 werknemers van de NMBS onder de wapens geroepen. Een deel van het plan is om het essentiële kader van het bedrijf te 'evacueren' tot achter het front. Het idee blijft immers dat de leiding van het bedrijf ten allen tijden in onbezet België moet blijven. Dit 'evacuatieplan' wordt bekrachtigd op 8 november 1939.[31] Het plan voor de militaire rol van de NMBS is er vooral op gericht ervoor te zorgen dat de NMBS-leiding aanwezig blijft in een vrij, soeverein België. Men gaat tot mei 1940 niet uit van een bewegingsoorlog maar van een netbeheer met vaste distributiepunten.[32] In de hoofden van de bestuursleden en de directie zal de NMBS in oorlogstijd dus aangestuurd worden in een stuk onbezet België, of in het slechtste geval vanuit Frankrijk of Engeland. Directeur-generaal Narcisse Rulot probeert na 28 mei 1940 met een deel van zijn directie naar Engeland of Frankrijk te gaan. Hij keert enkel naar Brussel terug omdat de grenzen door de Duitsers gesloten zijn.

2.4.3 Op basis van de besluitwet van 2 februari 1940 over het beheer van commerciële bedrijven in oorlogstijd beslist het bestendig comité dat de maatschappelijke zetel van de NMBS verplaatst zal worden naar de plaats waar de Belgische regering zich zal bevinden.[33] Indien de raad van bestuur niet kan samenkomen gaat haar bevoegdheid over op de directeur-generaal. Indien die laatste verhinderd is zijn functies uit te oefenen, kijkt men naar de adjunct of naar de oudste directeurs. Op de bijzondere vergadering van 15 maart 1940 worden de concrete modaliteiten vastgelegd (over 'exploitatie in oorlogstijd'). Een deel van de bevoegdheden moeten worden gedelegeerd aan directeur-generaal Narcisse Rulot en twee leden van de raad van bestuur. Die beslissing wordt bekrachtigd op 12 april 1940. De regering heeft niet meer de kans dit vast te leggen met een besluitwet, hoewel de raad van bestuur die wens uitsprak. De laatste vooroorlogse vergadering van het bestendig comité vindt plaats op 26 april 1940.

---

[30] Paul J.G.M.J. Van Heesvelde, *De Belgische spoorwegen.*
[31] Paul Van Heesvelde, *Räder müssen rollen*, 184.
[32] Paul J.G.M.J. Van Heesvelde, *De Belgische spoorwegen,* 68.
[33] Doc. Nr. 3849, PV zitting B.C. 1 maart 1940, *B.C. Notulen doos 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB.

2.4. Besluit: De NMBS is niet voorbereid op de situatie na de Belgische capitulatie van 28 mei 1940. De beleidsmakers en de directie gaan tot de laatste dag van de Achttiendaagse veldtocht uit van het model van de Eerste Wereldoorlog. Er is geen enkele rekening gehouden met een scenario waarbij de hoofdzetel van het bedrijf moet functioneren in een volledig bezet land. Een zekere mate van bevoegdheidsdelegatie van de raad van bestuur naar de algemene directie in oorlogstijd is voor de Duitse inval al beslist. Nochtans is geen rekening gehouden met het wegvallen van de politieke voogdij.

2.5. De rol van de NMBS tijdens de Achttiendaagse veldtocht

2.5.1. Conform het plan opgesteld door de Spoorwegnetcommissie, worden Rulot en zijn belangrijkste directeuren gemobiliseerd op 10 mei 1940. Een groot deel van het leidinggevend kader vertrekt op 10 of 11 mei 1940 uit Brussel naar Oostende waar de NMBS-directie onder direct militair gezag zal werken.[34] Een klein team van hoofdinspecteurs beheert de zaken in Brussel.[35] De NMBS moet troepen en militair materieel vervoeren en ook de bevoorrading van die troepen verzorgen. De Maatschappij is ook essentieel voor de evacuatie van de tienduizenden ambtenaren en gezagdragers die de regering moeten volgen, voor de honderdduizenden burgers die naar het zuiden en westen vluchten, het transport van bankbriefjes en stocks aan cash geld richting het westen.[36] Op 16 mei 1940 loopt het treinverkeer vast en op 17 mei 1940 trekken de Duitsers Brussel binnen. De Achttiendaagse veldtocht heeft een grote impact op het Belgische spoorwegbedrijf. 227 personeelsleden zijn gestorven tijdens de veldtocht.[37] Zestig kilometer van de hoofdlijnen zijn zwaar beschadigd, 597 gebouwen zijn beschadigd waarvan 81 volledig vernield, alle spoorbruggen op primaire knooppunten zijn vernield en tientallen installaties en andere infrastructuur zijn zwaar beschadigd of vernietigd. De kost van de belangrijkste schade wordt eind 1940 op 455 miljoen BEF geschat. Een belangrijk deel van de locomotieven bevindt zich op 28 mei 1940 in de kuststreek of in Frankrijk. Daar zullen ze nog weken, soms zelfs vele maanden, geblokkeerd blijven. Eind 1940 zijn nog zeven locomotieven, 950

[34] PV dd. 11 december 1944, ondervraging Rulot, *Dossier C. Declarations et productions de M. Rulot, Diverse, Doos 1, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot,* Arch. NMBS/SNCB*;* Verklaring Emiel Brixhe dd. 4 januari 1945, *Dossier nr. 6229, Brixhe Emiel,* SNCB-RA.
[35] PV 16 mei 1940, séance de l'après-midi, nr. 756, E-2.02, *Beleidsdocumenten NMBS WOII*, Arch. NMBS/SNCB; Verklaring Emiel Brixhe dd. 4 januari 1945, *Dossier nr. 6229, Brixhe Emiel*, SNCB-RA.
[36] Herman Van der Wee en Monique Verbreyt, *A small nation in the turmoil of the Second World War,* Leuven, 2009 (40); Ministre de la Défense Nationale. Service d'Éducation à l'Armée*.* La Nation. Chemins de fer Belges, nr. 3, 30 juni 1946*,* 37-39, *SNCB mai 1940 (AA70),* CegeSoma/Rijksarchief.
[37] Rapport présenté par le Conseil d'Administration dd. 23 mai 1941*, Jaarverslagen*, Arch. NMBS/SNCB.

rijtuigen en 35.935 commerciële goederenwagens onvindbaar.[38] Het zal tot september 1942 duren voor men 96% van het vooroorlogse wagenpark terug gelokaliseerd heeft.[39]

2.5.2. Tussen september 1939 en mei 1940 wordt een heel arsenaal aan wetgevende maatregelen genomen om verdachte buitenlanders en Belgen te interneren.

(a) De besluitwet van 12 oktober 1918, waarmee de minister van Justitie buitenlanders en verdachte elementen beperkende maatregelen kan opleggen, is van kracht sinds België in staat van oorlog is vanaf 26 augustus 1939.

(b) De besluitwet van 28 september 1939 over 'ongewenste vreemdelingen'. Buitenlanders die illegaal op het grondgebied verblijven of waarvan de aanwezigheid schadelijk kan zijn voor de veiligheid van het land kunnen zonder formaliteiten door Justitie geïnterneerd worden.[40]

(a) De wet van 22 maart 1940 'ter verdediging van de nationale instellingen' bevestigt de uitgebreidere bevoegdheden en richt ook een Centraal Coördinatiecomité op (onder Justitie).

(b) De staatsveiligheid wordt opgericht, dat bevoegdheden van de voormalige Openbare Veiligheid en de Militaire Veiligheid samenvoegt.

(c) De staat van beleg wordt afgekondigd bij de Duitse inval van 10 mei 1940. Nu wordt ook nog eens de besluitwet van 11 oktober 1916 van kracht, waardoor de minister van Landsverdediging alle macht van de ordehandhaving centraliseert. Ook de Staatsveiligheid hangt nu af van Landsverdediging. Dit ministerie kan een regime van beperkte bewegingsvrijheid opleggen aan buitenlanders, verdachten, of mensen die de militaire operaties kunnen belemmeren.

(d) Op 8 mei 1940 wordt een besluit goedgekeurd om burgers van landen waarmee België in oorlog is te interneren

(e) Op 10 mei 1940 wordt een KB goedgekeurd, waardoor de militaire overheden het volledige gezag krijgen over alle ordediensten.[41]

2.5.3. Er zijn twee problemen met de uitvoering van de maatregelen: de lijsten met verdachten zijn veel te snel opgesteld en er ontstaan verschillende hiërarchische lijnen die leiden tot verwarring bij de parketten, het militair gerecht en de

[38] Idem.
[39] Inspecteur Larosse aan directeur Verkoyen dd. 3 december 1942, *Documents remis par M. Rulot le 10 mars 1945 (F3/8), Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[40] Emmanuel Debruyne, 'Invasion 40 – La Belgique face à ses «ennemis de l'intérieur». Entre peur et impuissance' in *La guerre de 1940 : Se battre, subir, se souvenir*, Villeneuve d'Ascq, 2014, 87-100.
[41] Emmanuel Debruyne, 'De arrestaties van mei 1940 en de gevolgen', in *Gewillig België*, 171.

ordediensten.[42] Vanaf 10 mei 1940 melden verdachten zichzelf aan of worden ze aangehouden. De Generale Staf van het Leger is verantwoordelijk voor de internering, de bewaking en het transport. De onverwacht snelle Duitse opmars geeft de Belgische staatsveiligheid geen tijd meer de verdachte geïnterneerden te controleren en te selecteren. Al op 12 mei 1940 keurt de ministerraad de 'evacuatie' naar Frankrijk goed van een groot deel van de geïnterneerden.[43] De transporten gebeuren in grote chaos, grotendeels door de snelle evolutie van de militaire gebeurtenissen. Verschillende categorieën verdachten raken vermengd. Treinen vertrekken zonder eindbestemming. De omstandigheden van de transporten zijn vaak ondermaats. De transporten vallen stil vanaf 18 mei 1940 omdat de Duitsers dan de communicatie tussen België en Frankrijk verstoren en omdat Frankrijk de grenzen sluit. Naar schatting worden in totaal 16.000 mensen geïnterneerd, waarvan ongeveer 10.000 vijandelijke onderdanen en 6000 verdachten. Er worden ongeveer 13.500 mensen uit België richting Frankrijk getransporteerd. Circa 7500 mensen zullen vanuit Belgische interneringen eindigen in kampen in Frankrijk. Het gaat om naar schatting tussen de 4000 en 4500 Joden.[44] Ongeveer 1400 Joden die in Belgische opvangcentra zitten, zullen op eigen kracht vluchten naar Frankrijk. Minstens 300 daarvan komen in mei 1940 terecht in Franse interneringskampen. De in mei 1940 getransporteerde Joden maken zo een belangrijk deel uit van de 5835 Joden uit België die uiteindelijk vanuit Drancy naar Auschwitz zullen worden gedeporteerd.[45]

2.5. Besluit: De NMBS volgt tijdens Achttiendaagse veldtocht (10-28 mei 1940) een door de regering vastgelegd plan en opereert onder het militaire gezag van de Generale Staf, conform het Belgische oorlogsrecht. Het is voor de NMBS-directie feitelijk en juridisch onmogelijk om in mei 1940 de verschillende deportatietreinen van 'verdachte elementen' en 'ongewenste vreemdelingen' niet te laten rijden. De interneringen en de wegvoeringen gebeuren overhaast, maar de NMBS voert ze uit onder het wettelijke Belgische gezag. Deze transporten zijn dan ook op geen enkele manier te vergelijken met de deportaties die zullen plaatsvinden onder Duitse bezetting.

2.6. De beslissing tot de werkhervatting (juni 1940)

Op 22 juni 1940 communiceert directeur-generaal Rulot de beslissing om het bedrijf herop te starten en personeel terug aan het werk te laten gaan. De volgende drie elementen zijn daarbij belangrijk.

[42] Notulen van het Coördinatiecomité van 16 april 1940, *Parket-Generaal bij het hof van beroep te Gent*, Rijksarchief Beveren-Waas.
[43] PV van de ministerraad dd. 12 mei 1940, door Pierre d'Ydewalle, s.l.n.d., Algemeen Rijksarchief.
[44] Herman Van Goethem en Patricia Ramet, *Drancy-Auschwitz 1942-1944: Joden uit België, gedeporteerd vanuit Frankrijk,* Brussel, 2015, (36).
[45] Emmanuel Debruyne, *Invasion 40*.

2.6.1. De beslissing kadert volledig in de Galopin-doctrine.[46] Tussen 1 juni 1940 en 22 juni 1940 spreekt Rulot met tal van hoge Belgische vertegenwoordigers van het beleid en de industrie, onder meer: met Alexandre Galopin (gouverneur van de Société Générale), de secretarissen-generaal Oscar Plisnier en Alexandre Delmer, minister van Verkeerswezen Antoine Delfosse (die zich als 'privé-persoon' opstelt), de liberale minister van Staat Maurice Lippens, advocaat-generaal bij het Hof van Cassatie Raoul Hayoit de Termicourt, stafhouder Braffort en M. Van der Rest (bestuurslid van de NMBS en de latere voorzitter van het *Comité Central Industriel*). Rulot consulteert ook nog een 80-tal leidinggevenden van de NMBS.[47] De meeste zo niet alle Belgische vertegenwoordigers pleiten voor een zo snel mogelijke heropstart van de NMBS. Het spoorbedrijf is essentieel voor de terugkeer van de Belgische vluchtelingen, de voedselbevoorrading van de bevolking en de bevoorrading van de industrie. Met name de steenkoolmijnen zitten met overschotten die ze niet kwijt kunnen. Alexandre Galopin oefent vanaf 1 juni 1940 al grote druk uit op de NMBS om te herstarten. Ook de regering Pierlot geeft vanuit Frankrijk het signaal dat de NMBS-personeelsleden terug aan het werk moeten.[48] Het comité van secretarissen-generaal notuleert in de bespreking van 17 juni 1940 dat de situatie niet vergelijkbaar is met 1914 en dat '(…) niets een werkweigering kan rechtvaardigen'.[49]

2.6.2. De politieke voogdijoverheid en de raad van bestuur zijn afwezig op het moment dat de beslissing bekrachtigd moet worden.[50] De eindverantwoordelijkheid valt volledig op directeur-generaal Narcisse Rulot. Niettemin steunt de volledige directieraad de beslissing en zal die daarna ook retroactief worden goedgekeurd door de raad van bestuur.

---

[46] De Galopin-doctrine is een richtlijn voor de productie door de Belgische industrie en de bedrijven voor Duitsland. Ze is genoemd naar Alexandre Galopin, de gouverneur van de Société Générale in 1940. De doctrine omschrijft vooral de exportomvang naar Duitsland en benadrukt ook het gevaar van militaire leveringen. De doctrine wordt diverse malen bijgestuurd maar de essentie blijft behouden. De doctrine heeft vooral impact in de zware Waalse industrie (kolen, staal, metaal). Dirk Luyten, *Ideologie En Praktijk van Het Corporatisme Tijdens de Tweede Wereldoorlog in België*, Brussel, 1997.

[47] Note du directeur général de la SNCB concernant la reprise du service en 1940 s.d., *La reprise du travail en 1940, Nr. 127 Fonds Hermann,* Rijksarchief Namen.

[48] Idem; Getuigenverklaring Ridder De Spirlet 12 maart 1945, *Temoins interpellés à la demande de M. Rulot, Doos 1, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot,* Arch. NMBS/SNCB.

[49] '(…) rien ne justifie une abstention de travail'. Afschrift notulen college secretarissen-generaal dd. 17 juni 1940, *Gerechtelijk Dossier 10/44 SNCFB, (Rulot-Bomans-Schotte),* Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.

[50] De secretarissen-generaal zijn de hoogste Belgische ambtenaren per ministerieel departement, die tijdens de bezetting hun ministers vervangen. Ze nemen besluiten die onder voorwaarden wetgevende bevoegdheid hebben. Ze fungeren als een soort ambtenarenregering en vormen zo de hoogste politieke macht die de bestuurlijke politiek van het minste kwaad mee vorm geeft. Wouters, Nico. *De Führerstaat: Overheid En Collaboratie in België (1940-1944)*, Tielt, 2006; Mark Van den Wijngaert, *België Tijdens de Tweede Wereldoorlog*, Antwerpen, 2015.

2.6.3. Voor het formele bevel aan het personeel voor de werkhervatting, heeft Rulot twee gesprekken met de Duitse vertegenwoordigers van de Duitse *Wehrmacht Verkehrs Direktion Brüssel* (WVD) (zie punt 2.7.1.) op 10 juni 1940 en 19 juni 1940. Op de vergadering van 10 juni 1940 kondigt de Duitse WVD aan dat ze het personeel zullen verplichten terug aan het werk te gaan. Rulot neemt akte van deze beslissing maar blijft voorlopig passief: op dat moment woedt de oorlog met Frankrijk nog volop. Duitse vertegenwoordigers van de WVD verplichten de eerste week van juni 1940 het Belgische NMBS-personeel op tal van plaatsen om aan het werk te gaan. Dat gebeurt onder de bedreiging van standrechtelijke executie (15 juni 1940). De Duitsers betalen zelf ook het personeel en werven zelfs nieuw personeel aan dat ze voorlopig zelf betalen maar dat later door de NMBS moet worden overgenomen. Er is een reële kans op dat moment, dat de bezetter het personeel onder hun gezag gaat laten werken en de NMBS-directie buitenspel zal zetten. De WVD zegt onomwonden dat het Belgische personeel onder direct militair gezag en het Duitse oorlogsrecht valt. Rulot weigert het bevel tot hervatting te geven zolang de oorlog in Frankrijk nog duurt. Pas wanneer de WVD op 19 juni 1940 de capitulatie van Frankrijk aankondigt, gaat Rulot akkoord.

2.6.4. Het formele bevel van de directeur-generaal aan het personeel om het werk te hervatten wordt gepubliceerd op 22 juni 1940. Het is opgesteld door Rulot en een vijftal leden van de directieraad. Het korte bericht bevat twee elementen: (a) het werk hernemen is verplicht op straffe van Duitse sancties en (b) er zal het personeel niets worden gevraagd dat in strijd is met de vaderlandse plicht (cf. het Burgerlijk Mobilisatieboekje). Met dit bericht neemt Rulot de vlucht vooruit. De eerste versie van de nota van Galopin dateert van 28 juni 1940.

2.6. Besluit: De Duitsers nemen het beheer van het Belgische net op agressieve manier over en verplichten het NMBS-personeel aan het werk te gaan op straf van standrechtelijke executie. De beslissing tot werkhervatting van 22 juni 1940 wordt genomen door directeur-generaal Narcisse Rulot op eigen verantwoordelijkheid en pas later gedekt door de raad van bestuur. Die beslissing is in juni 1940 onvermijdelijk: (a) de Duitsers dreigen de directie buitenspel te zetten, (b) de NMBS valt onder de wettelijke bepalingen opgenomen in het Burgerlijk Mobilisatieboekje, (c) het bedrijf is een essentiële bouwsteen van de Galopin-doctrine, met name voor de bevoorrading van bevolking en van de industrie.[51]

2.7. Het Duitse spoorwegbeheer en de Duitse bevoegdheid

2.7.1. De twee belangrijkste Duitse instanties die zich na 28 mei 1940 installeren in Brussel zijn de *Wehrmacht Verkehrs Direktion Brüssel* (WVD-Brüssel, vanaf nu WVD) en de *Eisenbahn Betriebs Direktion Brüssel* (EBD-Brüssel, vanaf nu EBD).

[51] Paul Van Heesvelde, *Räder müssen rollen*, 187.

(a) De WVD is een militaire transportdienst met als taak het beheer van het Belgische spoorwegnet.[52] De WVD is vooral verantwoordelijk voor het militaire transport via de spoorwegen, de waterwegen en de autowegen terwijl de ondergeschikte EBD in principe moet instaan voor het commerciële, niet-militaire transport. De WVD-Brüssel ressorteert formeel onder het Duitse ministerie van Transport in Berlijn maar hangt als een directie geleid door militairen in de praktijk meer af van het Duitse militaire opperbevel. Haar enige prioriteit is het Duitse militaire vervoer.[53] Geografisch valt het bevoegdheidsdomein van de WVD-Brussel samen met dat van de Brusselse *Militärverwaltung*: België en Nord/Pas-de-Calais. De WVD blijft bestaan tot 15 juni 1942.

(b) Op 15 juni 1942 wordt in Berlijn een nieuwe *Zentralverkehrsleitstelle* opgericht, waarbij de WVD's in Parijs en Brussel omgevormd worden tot de *Haupt Verkehrsdirektion* (HVD). Deze HVD-Brüssel wordt nu formeel ondergeschikt gemaakt aan het Duitse *Reichsverkehrsministerium* en de HVD Brussel moet zich ook schikken naar het vervoersplan van de HVD in Parijs.[54] Deze hervorming betekent een radicalisering van de Duitse uitbuitingspolitiek, maar heeft geen directe impact op de samenwerking met de NMBS.[55]

(c) De *Eisenbahn Betriebs Direktion* (EBD) is ondergeschikt aan de WVD en later de HVD. De EBD is verantwoordelijk voor het commerciële, niet-militaire transport. De EBD van Brussel is enkel bevoegd is voor België (en dus niet voor Nord/Pas-de-Calais). Onder de HVD van Brussel ressorteren ook nog de EBD van Lille en de EBD van Nancy.[56]

---

[52] Stuk nr. 29, RW18/28. Einrichtung und Oganisation der WVD Brüssel 1939-1940, *Organisation und Geschäftsverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel,* Bundesarchiv Freiburg.

[53] 'Erinnerungen aus dem Personalreferat der WVD Brüssel', *R 5-ANH. I/93 Bd. 1 1940, 1942, 1954. WVD bzw. HVD Brüssel einschl. EBA Lille, Nancy und Luxemburg, Zusammenarbeit (…),* Bundesarchiv Berlin.

[54] WVD Brussel dd. 20 juni 1942, *nr. 25.Überführung des Eisenbahnwesens im Westen in den Geschäftsbereich des Reichsverkehrsministers. Enthält: Übertragung der Aufgaben des Wagendienstes von den Eisenbahndirektionen Nancy und Lille auf die WVD Paris 1942, Organisation und Geschäftsverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel,* Bundesarchiv Freiburg; Vermerk O.U. dd. 23 juni 1942 (Wirtschaftsabteilung, Gruppe Transport), Wiederinbetriebnahme der Eisenbahnanlagen Brüssels', *R 5-ANH. I/96, Besetzung der belgischen und französischen Eisenbahnstellen und Wiederaufnahme des Betriebes im Sommer 1940, 1940-1942, 1952-1954*, Bundesarchiv Berlin.

[55] Brief van Bauer (Hauptverkehrsdirektion Brüssel) aan Rulot dd. 30 juli 1942, *nr. 756, E-2.02, Beleidsdocumenten NMBS WOII*, Arch. NMBS/SNCB.

[56] Stuk nr. 28, Übersicht' dd. 26 juni 1940, *RW18/29, Aufbau, Organisation und Stellenbesetzung der WVD Brüssel und der nachgeordneten Transportdienststellen, Organisation und Geschäftsverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel,* Bundesarchiv Freiburg.

2.7.2. Eind juni 1940 heeft de EBD in Brussel op papier 5960 personeelsleden.[57] De WVD (ook voor Noord-Frankrijk dus) telt in maart 1941 op zijn piek maar liefst ca. 33.000 personeelsleden. Omwille van de stijgende nood aan Duits personeel in het Derde Rijk en aan het oostfront, daalt dit tegen november 1943 tot ca 10.000. Omwille van het toenemende verzet in België en bij de NMBS, zal dit na februari 1944 weer geleidelijk stijgen tot ca 18.000.[58] Deze Duitse organisaties zijn autonoom tegenover de Duitse *Militärverwaltung* in Brussel. Enkel bij grote conflicten wordt Eggert Reeder van de *Militärverwaltung* betrokken. De WVD (vanaf juni 1942 de HVD) hebben zelf echter ook een relatief beperkte speelruimte. Ze zijn verantwoordelijk voor het implementeren van de economische quota die door Berlijn worden opgelegd. Er zijn aanwijzingen dat het personeelsverloop bij de WVD/HVD tijdens de bezetting vrij groot is en dat Berlijn dus regelmatig Duitse verantwoordelijken vervangt wanneer de diverse quota niet worden behaald.

2.7.3. De Belgisch-Duitse bevoegdheidsverdeling komt in een moeilijke context tot stand. De NMBS-directie voert tijdens de zomer van 1940 een hevige strijd om het Belgische vervoer te herstellen. In de zomer van 1940 geeft de WVD uitsluitend prioriteit aan het Duitse vervoer en aan de kolentoevoer van de industrie. Dat gebeurt in de zomer van 1940 in een context van chaos en grote verstoring: afwezig personeel, onbeschikbaar en onvindbaar rollend materieel en vernietigde of zwaar beschadigde spoorwegbruggen op alle knooppunten.

(a) Tussen 28 mei 1940 en 14 augustus 1940 bestaat geen wettelijke basis voor het Duitse beheer, wat leidt tot verwarring en conflicten. De WVD beroept zich in vage termen op (artikel 53 van) de Conventie van Den Haag om prioriteit te verlenen aan het Duitse vervoer.[59] We vonden de opvallende vermelding in een Duitse archiefbron dat het Franse wapenstilstandsverdrag ook van toepassing is op de Belgische NMBS.[60] De WVD in Brussel neemt die eerste maanden niet de moeite een wettelijke regeling voor België uit te werken.

---

[57] 'Anlage sur Betriebslagemeldung vom 26.6.40', *R 5-ANH. I/97 Bd. 1. 1940 – 1942. Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen 1940 bis 1944 (1940 – 1954),* Bundesarchiv Berlin.

[58] Absetzungsbericht für den Bezirk der HVD Brüssel, *R 5-ANH. I/101 Bd. 5, Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen 1940 bis 1944, 1940 – 1954*, Bundesarchiv Berlin.

[59] De Conventie van Den Haag uit 1907 is tijdens de Tweede Wereldoorlog het belangrijkste internationale verdrag over oorlogsrecht. Het regelt de rechten en plichten van een vijandige bezetter. Artikel 53 geeft de bezetter het recht alle 'vervoermiddelen' en ''alle middelen te land, ter zee en in de lucht (…) tot vervoer van personen of zaken dienende' in beslag mag nemen voor eigen gebruik (weliswaar met een schadeloosstelling).
Nico Wouters, 'De Conventie van Den Haag', online geconsulteerd op 8 september 2023 op www.belgiumwwII.be. https://www.belgiumwwii.be/nl/belgie-in-oorlog/artikels/conventie-van-den-haag-2.html

[60] 'Einordnung der Unterlagen der WVD/HVD Brüssel (…)', *R 5-ANH. I/93 Bd. 1 1940, 1942, 1954. WVD bzw. HVD Brüssel einschl. EBA Lille, Nancy und Luxemburg, Zusammenarbeit (…),* Bundesarchiv Berlin.

(b) Op 14 augustus 1940 publiceert de *Militärverwaltung* de verordening voor het spoorwegbeheer in België. Met deze korte verordening neemt de WVD het spoorwegbeheer van het Belgische net volledig over.[61] Ze kan delen van het beheer van het net delegeren aan de NMBS. Dat laatste gebeurt voor het grootste deel van het Belgische spoorwegnet terwijl de groepen Antwerpen en Gent voorlopig nog onder rechtstreeks Duits beheer blijven. De korte Duitse verordening zegt niets over onderlinge bevoegdheden, de financiële regeling, het personeelsstatuut of het beheer van het rollend materieel. Vanuit Duits standpunt is dat niet nodig: de WVD vertrekt vanuit het principe dat zij alles beheren tenzij het expliciet gedelegeerd wordt aan de NMBS.

2.7.4. De WVD neemt niet enkel het netbeheer over, maar ook een substantieel deel van het bedrijfsbeheer. Het grootste deel van het materieelbeheer, sommige aspecten van het personeelsbeheer en de Duitse dienstregeling vallen onder een direct Duits beheer.[62] De normale band tussen het leidinggevend kader en het personeel van de NMBS wordt doorgeknipt. Alle communicaties ('berichten') van de algemene directie aan lagere diensten moeten ter voorafgaandelijke goedkeuring worden voorgelegd aan de EBD of de WVD. In het nieuwe spoorboekje van oktober 1940 wordt het logo van de NMBS weggelaten. Naar buitenlandse spoorwegbedrijven toe vertegenwoordigt de WVD vanaf nu de NMBS.[63] De beheersvorm die de WVD toepast op de NMBS houdt het midden tussen het benoemen van een *Betriebsbevolmächtiger* (een soort toezichthouder die de Belgische bedrijfsleiders controleert) en een *Kommissarische Verwaltung* (Verordening van 5 juli 1940) waarbij alle wettelijke beheersorganen van een bedrijf worden ontbonden en worden vervangen door een Duitse directie die het financiële beheer, het personeelsbeleid en het operationele beheer overneemt.[64] Hoewel de NMBS haar raad van bestuur, bestendig comité, directie en haar zelfstandige financiële huishouding behoudt, toont het systeem dat de WVD toepast op de NMBS kenmerken van een *Kommissarische Verwaltung*. Op het (lokale) terrein wordt een Duits schaduwbedrijf uitgebouwd. Begin juli wordt een Belgische delegatie gecreëerd bij de EBD-Brussel die Duitse orders moeten doorgeven. Voor de door de NMBS beheerde lijnen worden *Überwachungszentralstellen* ingesteld binnen de diensten van de EBD. De uitvoerende controlediensten zijn onder meer de *Überwachungsbahnhöfe*. Er worden Duitse vertegenwoordigers *(Beauftragte*) benoemd bij elk van de zeven groepen en in de

[61] Het gaat om de 'Verordnung über den öffentlichen Eisenbahnverkehr im besetzten belgischen Gebiet vom 14 August 1940'
[62] Merkheft über den Wehrmachtverkehr nach, von und in den besetzten Gebieten im Westen, *R 5-ANH. II/87 Reichsverkehrsministerium (Sammlung Kreidler). Betrieb bei den Wehrmachtverkehrsdirektionen Brüssel und Paris 1940 – 1942,* Bundesarchiv Berlin.
[63] Nota Rulot over de conflicten met de directeuren, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1, Dossiers Rulot – Annexes au Rapport I, Arch. NMBS/SNCB.
[64] Michel De Vlaminck, *De Belgische wapenindustrie tijdens de Nazi-bezetting (1940-1944)*, onuitgegeven licentiaatsverhandeling, KU Leuven, 1983.

centrale werkplaatsen van Mechelen, Leuven, Gentbrugge, Salzinnes, Luttres en Cuesmes.[65] Hun bevoegdheden worden in juni 1940 niet duidelijk omschreven. De diensten van de directies Beheer en Spoor krijgen *Betriebsämter* naast zich, de directie Materieel *Maschinenämter*, de Commerciële directie *Verkehrsämter*. Elk (belangrijk) station wordt geleid door een Duitse stationschef en zijn ploeg. Het doel van dat toezicht is ervoor te zorgen dat de 'Wehrmachttransporten' punctueel worden opgevolgd.[66] Essentieel is dat Belgisch of Frans personeel bij de uitvoering (klaarzetten, inladen of lossen) telkens door Duitse *Überwachungsbeamten* in de gaten gehouden wordt. Er wordt een dicht net opgesteld van controlediensten voor het Duitse vervoer.

2.7.5. Wat zegt het oorlogsrecht? Het internationale oorlogsrecht (de Conventie van Den Haag uit 1907) geeft de bezetter het recht en de plicht om het openbaar leven van het bezette land te verzekeren (artikel 43). De bezetter kan daarbij zelfs de wetgeving van het bezette land opzijzetten, als de bezetter vindt dat daarvoor een dwingende noodzaak is.[67] Artikel 52 regelt de voorwaarden voor de opeisingen die een bezetter kan doen. Artikel 53 geeft de bezetter het recht 'vervoermiddelen' in beslag te nemen (het gaat dus niet over opeisingen). Het gaat om '(…) alle middelen te land, ter zee en in de lucht (…) tot vervoer van personen of zaken dienende'. De bezetter verwijst in mei en juni 1940 vooral naar artikel 53. Toch zijn er voorwaarden aan verbonden. De geest van de Conventie van Den Haag is dat opeisingen en inbeslagnames enkel mogen dienen om in de eigen behoeften te voorzien en het zo de bezetter mogelijk te maken het openbare leven in het bezette land te verzekeren (artikels 43, 49 en 52 van de Conventie). De bezetter heeft volgens het verdrag dus zeker het recht om een (deel van) het spoorwegnet uit te baten. Hoe ver ze daarin concreet mogen gaan, staat open voor interpretatie. Idealiter maakt dit het onderwerp uit van een afsprakenkader.

2.7.6. Er wordt in 1940 geen samenwerkingsovereenkomst of afsprakenkader op papier gezet tussen de NMBS en de WVD. Vanuit Duits standpunt is dat logisch omdat de NMBS een ondergeschikt deel is van de WVD. Ook Narcisse Rulot is in 1940 tegenstander van een soort principiële afspraak waarbij een scheiding zou worden aangebracht tussen Duits vervoer en Belgisch vervoer. Hij beargumenteert de onmogelijkheid daarvan met technische spoorwegargumenten. Waarschijnlijk heeft hij ook strategische redenen. Hij gaat ervan uit dat een maximale Belgische aanwezigheidspolitiek de beste manier is om de Belgische belangen te verdedigen.

---

[65] 'Plan für Wiederaufnahme (…)' (stuk nr. 14), *RW18/48, Instandsetzung. Nutzung der belgischen Eisenbahnen für deutsche Zwecke 1940, Organisation und Geschäftsverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel,* Bundesarchiv Freiburg.
[66] Dienstanweisung (…) WVD Brüssel 1941, *R 5-ANH. I/94 Bd. 2 1940-1941. WVD bzw. HVD Brüssel einschl. EBA Lille, Nancy und Luxemburg, Zusammenarbeit (…),* Bundesarchiv Berlin.
[67] Nico Wouters, 'Conventie van Den Haag', in www.BelgiumwwII.be. (https://www.belgiumwwii.be/nl/belgie-in-oorlog/artikels/conventie-van-den-haag-2.html).

Daarin heeft hij niet helemaal ongelijk. Maar hij houdt waarschijnlijk onvoldoende rekening met de mogelijke gevaren. Het ontbreken van een afsprakenkader in 1940 dreigt zich te wreken op minstens twee domeinen: de autonomie van het bedrijf over het personeel en de afspraken over het uitvoeren van Duits vervoer. Mogelijk gaat directeur-generaal Rulot zoals velen op dat moment uit van een definitieve Duitse overwinning waarin de feitelijke overmacht van de Duitse militaire overheid geaccepteerd moet worden.

2.7. Besluit: De Duitse bezetter herleidt de NMBS in 1940 tot een ondergeschikt, uitvoerend departement van de *Wehrmacht Verkehrs Direktion* (WVD) in Brussel (Verordening 14 augustus 1940). Dit vertaalt zich in de uitbouw van een Duits 'schaduwbedrijf' met Duitse leidinggevenden op alle niveaus van het bedrijf. Deze vorm van bedrijfsbeheer heeft veel kenmerken van een *Kommissarische Verwaltung*, wat hoogst uitzonderlijk is voor publieke overheden of parastatalen in de Belgische bezettingscontext. Hoewel het internationale oorlogsrecht de bezetter het recht geeft het spoorwegnet uit te baten, wordt geen enkel afsprakenkader opgesteld tussen de NMBS en de WVD over de onderlinge bevoegdheden, bepaalde beperkingen in de dienstverlening aan de Duitsers of garanties voor de Belgische (voedsel-)bevoorrading.

2.8. Gezagsuitoefening en besluitvorming

De bezettingsgebeurtenissen hebben een fundamentele impact op de interne bedrijfsvoering.

2.8.1. De maandelijkse raad van bestuur speelt duidelijk de tweede viool onder de directeur-generaal. Het bestendig comité speelt wel een belangrijkere rol als overlegorgaan, maar niettemin is het vooral de formele en informele macht van directeur-generaal die tijdens de bezetting substantieel uitbreidt.[68] Dit is ten dele voor de oorlog gepland maar meer het gevolg van bezettingsgebeurtenissen. De raad van bestuur kan tijdens cruciale eerste bezettingsmaanden niet samenkomen en diverse leden krijgen een Duits ambtsverbod: de raad van bestuur gaat verzwakt de bezetting in. De raad van bestuur bespreekt uitsluitend de grote strategische dossiers van algemeen belang.[69] Fundamentele beslissingen liggen bij de directeur-generaal, waarna de raad van bestuur akte neemt van de situatie. Een principiële discussie over de bevoegdheidsverdeling met de Duitse bezetter of de relatie tot de Duitse bezetter

[68] PV ondervraging Rulot dd. 19 december 1944, *Dossier PV ondervragingen Rulot, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.

[69] De algemene toestand van het verkeer en het rollend materieel, de financiële situatie en de economische toestand van het land, de tarieven, de stand van de infrastructuur en grote (herstel-)werken, de hernieuwing van het wagenpark, de elektrificatie van bepaalde lijnen, grote contracten en aankopen, het personeelsstatuut en het arbeidsreglement en eventueel de benoemingen van het hoger leidinggevende kader. Van het voorjaar van 1943 worden 'sabotages en luchtbombardementen' ook een vast punt.

wordt nooit gevoerd door de raad van bestuur, noch door het bestendig comité. Rulot zoekt bij conflicten met de Duitse bezetter wel telkens de goedkeuring en dekking van de raad van bestuur en het bestendig comité. De directeur-generaal en de raad van bestuur blijven de hele bezetting in consensus besturen.

2.8.2. De NMBS-directie moet in 1940 het contact met het personeel bevechten. Ook door gebrek aan communicatielijnen, dreigt de directie de band met het personeel kwijt te raken. De hiërarchisch-verticale bedrijfscultuur verschuift tijdens de bezetting naar een meer horizontale, informele vorm van gezagsuitoefening en van interne communicatie. In 1940 zijn er zogenaamde 'conferenties' waarbij hogere leidinggevenden het personeel uitleg geven over de nieuwe verhoudingen. Elke donderdag organiseert Rulot een directieraad met de directeurs en hun belangrijkste adjudanten, elke dinsdagvoormiddag organiseert hij een vergadering met de groepsleiders en hun adjudanten en elke dinsdagnamiddag met alle leidinggevende kaders (tussen de 150 en 200 mensen). Op die laatste vergadering zijn de Duitsers op vraag van Rulot niet aanwezig. Het potentieel van deze 'vrije ruimte' om onderling de violen gelijk te stemmen, wordt door Rulot niet gebruikt. In het algemeen lijken in deze bijeenkomsten vooral de geschreven instructies en berichten van de directie te worden bevestigd.

2.8.3. Wat betreft de directieraad: binnen de directieraad (een twaalftal deelnemers) is wel sprake van overleg en echte discussie. Niettemin neemt Rulot alle beslissingen. Dat is logisch: de andere leden zijn hiërarchisch ondergeschikten en Rulot moet ook alle uitgaven goedkeuren. De interne reorganisatie van het bedrijf door Rulot in het voorjaar van 1942 versterkt het principe dat ook de directie zich enkel met 'principepskwesties'' moet bezighouden terwijl alle operationele of uitvoerende zaken door de groepschefs of het lagere kader moet worden behandeld.[70] Vanaf eind 1941 nemen de spanningen in de directieraad over de samenwerkingspolitiek met de Duitse bezetter toe. In augustus 1943 komt de interne spanning bloot te liggen en zal Rulot de directieraad niet meer samenroepen.

2.8.4. Wat betreft de secretaris-generaal van het departement Verkeerswezen: deze secretaris-generaal is eerst Marcel Castiau die vanaf april 1941 wordt vervangen door Gaston Claeys.[71] Zowel Castiau als Claeys nemen altijd deel aan de vergaderingen van de raad van bestuur en het bestendig comité. Ze doen dit echter louter als 'observator', niet als stemgerechtigde voorzitter (zoals de minister dat conform de wet van 1926 voor de oorlog wel deed). Het comité van de secretarissen-generaal benadrukt tijdens de hele bezetting de autonome positie van de NMBS. Ze vermijden zoveel mogelijk om betrokken te raken bij de besluitvorming. Secretaris-generaal Claeys zal op 25 juni 1942 schrijven '(…) dat gezien de Duitse verordening van

[70] PV zitting B.C. 3 juli 1942, *B.C. Notulen doos 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB.
[71] Rapport Claeys dd. 14 februari 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.

14.8.1940, betreffende de exploitatie van de spoorwegen via de normale sporen, de Belgische overheden niet mogen tussenkomen (…) aangezien het netwerk aan de normale controle van de staat onttrokken is'.[72]

2.8. Besluit: Tijdens de bezetting verschuift het zwaartepunt van de beslissingsmacht naar de directeur-generaal. Zowel de directieraad als het bestendig comité en de raad van bestuur worden door hem aangestuurd. De directeur-generaal krijgt – binnen de grote beperkingen van de Duitse bezetting – een bijna absolute individuele beslissingsmacht. De politieke voogdij valt voor een groot deel weg. De secretarissen-generaal beroepen zich op de Duitse verordening van 14 augustus 1940 om geen verantwoordelijkheid te moeten nemen voor de NMBS. Bij enkele belangrijke principepskwesties in relatie tot de bezetter, zal de directeur-generaal echter wel telkens expliciet de dekking zoeken. Hij behoudt de hele bezetting de consensus met de raad van bestuur, het bestendig comité, externe juridische adviseurs en de secretarissen-generaal. Enkel de directieraad, die in principe geen formele macht heeft, spat in augustus 1943 uiteen door de onderlinge spanning.

2.9. Evoluerende bevoegdheid en militair vervoer

In 1941 verleent de WVD geleidelijk meer autonomie aan de NMBS. Een belangrijk formeel breukmoment is 26 juni 1941.

2.9.1. Tot juni 1941 maakt de Duitse EBD zelf de Duitse dienstregeling op. Dat gebeurt in 1940 relatief decentraal. Dat systeem is nadelig voor de NMBS omdat het Duitse vervoer altijd de prioriteit heeft op het Belgische vervoer.[73] Door een structureel gebrek aan rollend materieel, op sommige plaatsen een gebrek aan netcapaciteit en het gebrek aan afstemming van de Belgisch-Duitse dienstregeling trekt het Belgische vervoer altijd aan het kortste eind.[74] Belgische treinen kunnen bijvoorbeeld eenvoudig worden afgeschaft door de Duitsers. Duitsers houden het

[72] '(…) qu'eu égard à l'ordonnance allemande du 14.8.1940, concernant l'exploitation des chemins de fer à voie normale, les Autorités belges pourraient ne pas intervenir (….) vu que le réseau est soustrait au contrôle normal de l'État'. Brief van secretaris-generaal Claeys dd. 25 juni 1942 aan Rulot, *Dossier P – Documents Divers. Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 2,* Arch. NMBS/SNCB.

[73] Verklaring Puissant (stuk nr. 21), *Dossier nr. 4694, Puissant Franz Alfred, Archives de la SNCB. Service du personnel. Dossiers concernant la Deuxième Guerre mondiale,* Rijksarchief; PV Getuigenverklaring Verkoyen, 1 maart 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.

[74] 'Déclaration de M. Nachtergaele 47/1/5', *Dossier nr. 4628, Nachtergaele Robert,* SNCB-RA; Brief EBD Brussel dd. 30 september 1940, *Nr 47. Erfassung, Verteilung sowie Abgabe von Lokomotiven und Güterwagen aus Frankreich und Belgien an das Deutsche Reich 1940, Organisation und Geschäftsverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel,* Bundesarchiv Freiburg; PV ondervraging Léon Brahy (groepschef Charleroi), dd. 6 mars 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.

Belgische vervoer en bevoorrading in een wurggreep. De NMBS is daarom in 1941 zelf voorstander om het beheer van de Duitse dienstregeling over te nemen, om het bedrijf toe te laten het Belgische vervoer optimaal af te stemmen.[75] De uitvoering van deze Duitse dienstregeling valt echter wel op de schouders van de NMBS.

2.9.2. Op 26 juni 1941 neemt de NMBS de opmaak van de Duitse dienstregeling op het hele Belgische net over. Vanaf nu bestaat dus een gecoördineerde dienstregeling. Dit gebeurt vanaf nu door het 'bureau voor de dienstregeling' dat bij de EBD in Brussel wordt geïnstalleerd.[76] Het grote voordeel daarvan is dat de NMBS nu de belangen van het Belgische vervoer beter kan verdedigen. Het Duitse systeem van directe controle wordt nu afgebouwd, onder meer door de controleposten samen te voegen in een hoofdstation (*Überwachungsbahnhof*).[77] Het systeem van Duits micromanagement en goedkeuring voor elke trein verdwijnt. Ook de goedkeuringen van personeelsbenoemingen wordt vanaf 30 juli 1941 afgebouwd. Dit wordt gezien als een win-win: de Duitsers kunnen na juni 1941 personeel terughalen naar het Derde Rijk en de Belgen kunnen hun eigen dienstregeling optimaliseren.

2.9.3. Toch blijft de Duitse grip op het net en het bedrijf na juni 1941 nog altijd heel groot.

(a) De centrale werkplaatsen, die essentieel zijn voor het onderhoud en de herstellingen van het rollend materieel, worden beschouwd als een *Wehrmachtbetrieb*.[78] Ze vallen sinds 1 juli 1940 onder een direct beheer van een lokale Duitse staf.[79] Dit blijft zo na juni 1941 voor de rest van de bezetting. De Belgische leidinggevenden zijn enkel bevoegd voor uitvoerende domeinen zoals stockbeheer of uurroosters van het personeel, terwijl de Duitse staf per werkplaats de volledige werking beheert. Ook de band tussen de werkplaatsen en de directie Materieel wordt doorgeknipt. Er wordt veel nieuw, soms zelfs buitenlands, personeel aangeworven dat niet altijd voeling heeft met de NMBS.[80] In zekere zin worden deze

[75] Mémoire répondant aux divers faits qui me sont reprochés (…)', *Dossier nr. 4580, Marechal E.,* SNCB-RA; Nota Rulot over de hervatting van 1940 (p. 49), *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1, Dossiers Rulot – Annexes au Rapport I,* Arch. NMBS/SNCB.
[76] Dossier nr. 105 document nr. 5 Affaire Lambotte', *Dossier nr. 4503, Lambotte Fernand,* SNCB-RA.
[77] PV getuigenverklaring Germain Willaert (hoofdingenieur), 24 januari 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[78] Verklaring hoofdingenieur Verbeemen dd. 7 mei 1946, *Dossier nr. 8876, Van den Torren Joannes,* SNCB-RA.
[79] '*Der belgische Werkdirektor ist Adjudant des deutschen Werkdirektors*'. Brief WVD aan de werkplaatsen dd. 1 juli 1940, (stuk nr. 24), *RW18/48, Instandsetzung. Nutzung der belgischen Eisenbahnen für deutsche Zwecke 1940, Organisation und Geschäftsverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel,* Bundesarchiv Freiburg.
[80] 'Mémoire déposé devant la commission d'enquête dd. 6 mei 1947, *Dossier nr. 4650, Parisse Maurice,* SNCB-RA.

(centrale) werkplaatsen Duitse deelbedrijven waar de centrale directie in Brussel weinig grip op heeft.

(b) Ook na juni 1941, blijft de Duitse inmenging in het personeelsbeheer bestaan. De Duitsers passen arbeidsvoorwaarden aan en nemen sancties tegen het personeel, los van de NMBS-hiërarchie, het personeelsstatuut of de arbeidswetgeving.

(c) Het Duitse beheer blijft tot respectievelijk 1942 en 1943 behouden voor lijnen rond Gent en Antwerpen en de lijnen in het kustgebied.[81] De Duitsers blijven de rest van de bezetting hun directe controle op de uitvoering van hun eigen transporten behouden. Treinen in Duitse opdracht worden altijd door Duits personeel gecontroleerd of begeleid.

2.9. Besluit: De NMBS krijgt geleidelijk meer autonomie en neemt in juni 1941 het beheer van de Duitse dienstregeling over. Het voordeel daarvan is dat de NMBS de belangen van het Belgische vervoer beter kan verdedigen. Het nadeel is dat de NMBS nauwer betrokken raakt bij de uitvoering van Duitse opdrachten. De Duitse supervisie en inmenging blijven echter nog erg groot, zeker in de controle op het Duitse verkeer en het toezicht op het personeel. De werkplaatsen blijven de hele bezetting de facto onder Duitse *Verwaltung*.

2.10. Solidariteit en productiviteit

2.10.1. Directeur-generaal Rulot blijft tot zijn arrestatie door de Duitsers in februari 1944 principeel voorstander van de uitvoering van de werkhervatting van juni 1940 met alle consequenties. In 1940 zal Rulot een loyale en totale samenwerking met de Duitse diensten verdedigen. Dat is niet onlogisch in de context van 1940 en gezien zijn visie op de verdediging van de Belgische belangen binnen de Galopin-doctrine. In al zijn officiële communicatie in de 'berichten' aan het personeel en in zijn brieven, zal hij zich blijven verzetten tegen personeel dat tekortschiet of dat bewust saboteert.[82] De houding van Rulot is dat het personeel dat ervoor kiest in dienst te blijven en uitbetaald te worden, de dienst loyaal moet uitvoeren.[83] Opvallend is dat Rulot die lijn strak blijft aanhouden, zelfs wanneer hij zelf al in het verzet is geëngageerd (zie punt 5.3.2.). Dat is enerzijds logisch: hijzelf kan als hoofd van het bedrijf sabotage door het personeel niet openlijk goedkeuren. Als hij dat doet,

[81] Brief HVD aan de NMBS dd. 31 augustus 1942, *Nr. 756, E-2.02, Beleidsdocumenten NMBS WOII*, Arch. NMBS/SNCB.
[82] PV conferentie van de inspecteurs groep Luik dd. 15 december 1940, *Dossier nr. 4206, Corbugy René,* SNCB-RA; Memorandum 14 november 1940 réunion des chefs immédiate du district M. de Charleroi, *Documents M&M, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[83] Bijlage bij het PV getuigenverklaring Emile Desorgher, dd. 1 maart 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.

betekent dat de facto het einde van de samenwerkingspolitiek. Anderzijds is ook duidelijk dat Rulot tussen 1940 en 1943 niet de mentale evolutie kan maken om sabotages tegen de spoorwegen als legitieme vormen van ondergronds verzet te zien.

2.10.2. Tijdens de bezetting zet Rulot zijn wetenschappelijke bedrijfsvoering en Tayloriaanse werkorganisatie voort, met de invoering van financiële premies voor een verhoogde productiviteit, sancties tegen personeel dat tekortschiet, verhogingen van de arbeidsduur en verplicht zondagwerk, nieuwe instructies over gerationaliseerd laden en lossen enzovoort. Dit wordt opgelegd in een context waarin de vakbonden verboden zijn en het vooroorlogse paritair comité niet meer kan samenkomen. De marges voor openlijk personeelsprotest zijn onbestaande en kleine, lokale spontane stakingen worden door de Duitsers hard bestraft met aanhoudingen van personeel.

2.10.3. De houding van Rulot leidt in augustus 1943 tot een breuk in de directieraad. Hoewel de notulen van deze vergaderingen niet bewaard zijn, duiken er tussen 1941 en 1942 al spanningen op, onder meer over het dossier van de vrijwillige tewerkstelling in Duitsland van het personeel. Tijdens de dinsdagvergaderingen met de leidinggevenden en in de directieraad zal Rulot ook kritiek uiten op de Belgische regering in Londen.[84] Uiteindelijk leidt een toespraak van minister Antoine Delfosse tot een breuk. Antoine Delfosse geeft als minister van Justitie en Propaganda en Voorlichting in de Belgische regering in Londen medio 1943 een radiotoespraak waarin hij Belgische gezagdragers en overheidspersoneel oproept de dienst te saboteren. Rulot valt de houding van de minister aan in de vergaderingen met de leidinggevenden en reageert met een 'tegenbericht' aan het personeel van 26 augustus 1943.[85] Rulot verdenkt leden van de directieraad ervan in contact te staan met Delfosse en roept de directieraad daarna niet meer samen.[86]

2.10.4. Rulot ziet de bezetting in 1941 en 1943 ook als een kans om nieuwe hervormingen door te voeren, zoals de reorganisatie van de regionale groepen en de directies (goedgekeurd op 10 juli 1942) die meer bevoegdheden geeft aan de

[84] Document IIG (nota Verkoyen), *Annexes au rapport, 'D Témoins', Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB; PV ondervraging van Narcisse Rulot dd. 10 maart 1945, *Dossier C. Déclarations et productions de mr. Rulot*, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB; PV ondervraging van Narcisse Rulot dd. 10 maart 1945, *Dossier C. Déclarations et productions de mr. Rulot*, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.

[85] PV getuigenverklaring Paul Louis Nicolas Ghilain, dd. 3 maart 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.

[86] Brief Nolet de Brauwere van Steeland aan Rulot dd. 24 februari 1942, *Idem*; PV getuigenverklaring Nolet de Brauwere van Steeland 6 februari 1945, *Idem*; Notes d'audience pour monsieur Narcisse Rulot, *Archieven Emiel De Winter (AA652),* CegeSoma/Rijksarchief; PV getuigenverklaring Emile Desorgher, dd. 1 maart 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.

regionale groepen maar tegelijk ook meer formele macht centraliseert bij de algemene directie.[87]

2.10.5. De grootste interne hervorming van Rulot, is de oprichting van de Sociale Dienst in februari 1941 met aan het hoofd zijn vertrouweling Jean-Louis Bomans.[88] Deze Sociale Dienst (in feite een nieuwe Directie) beantwoordt aan een reële behoefte en zal broodnodige sociale steun verlenen aan ruim 14.000 gezinnen van het spoorwegpersoneel: financiële steun, goedkoop voedsel in kantines en winkels met goedkope producten. Rulot creëert op 24 maart 1941 ook de nieuwe functie van 84 beroepsassistenten die de vakbondsvertegenwoordigers moeten vervangen. Hoewel deze Sociale Dienst een niet te onderschatten sociale steun geeft aan een groot deel van het NMBS-personeel, zijn er ook achterliggende motieven:

(a) Rulot gebruikt deze Sociale dienst om de harten en geesten van het personeel te winnen en hen hechter aan het bedrijf te binden. Rulot zal zelfs een soort personencultus rond zich ontwikkelen. Dat is goed zichtbaar in de 'Tehuizen Rulot', waarin 4.300 kinderen worden opgevangen. Hij bereidt ook een 'Fonds Rulot' voor studiebeurzen voor, maar dat gaat uiteindelijk niet door. De Sociale Dienst en de beroepsassistenten stellen zich in de plaats van de vakbonden en hun wettelijk voorziene rol in het paritair comité. Ze belichamen een paternalistische vorm van sociaal overleg, waarbij de werknemer afhangt van de werkgever.

(b) De Sociale Dienst wordt door Rulot gebruikt om de collaborerende eenheidsvakbond Unie- van Hand en Geestesarbeiders te saboteren binnen de NMBS. Het feit dat deze eenheidsvakbond relatief weinig impact heeft bij de NMBS, is waarschijnlijk voor een groot deel te wijten aan de Sociale Dienst.

(c) De Sociale Dienst is waarschijnlijk ook een instrument om Rulots positie te versterken tegenover de Duitse bezetter. Zijn draagvlak bij het personeel is zijn belangrijkste machtsfactor in relatie tot de Duitsers.

(d) De Sociale Dienst is impliciet ook een instrument om de vrijwillige arbeid in Duitsland van het personeel tegen te gaan. Het feit dat tegen mei 1943 slechts 1302 personeelsleden de keuze maken om in dienst te treden van de Duitse *Reichsbahn*, is waarschijnlijk deels te wijten aan de sociale steun die de Sociale Dienst verleent.

2.10 Besluit: Rulot blijft de loyale uitvoering van de beslissing van 22 juni 1940 altijd verdedigen en legt een strak programma op van productiviteitsverhoging. Hij

[87] Brief Rulot dd. 4 juni 1942, Annexe I mai 1942 'Reforme de structure de l'organisation des services (…)', Annexe 2 mai 1942, 'Principes à mettre à la base du 'concept' au service (…)', Annexe 3 mai 1942, 'premières directives de décentralisastion', Annexe IV 27 april 1942 'PV de la conférence du service du Centre (…)', *Dossier nr. 263, Organigramme de la Société (…). Dossier Création d'un Direction Régionale*, Arch.NMBS/SNCB.
[88] 'Avis Général' 14 maart 1941, *Avis Service Sociale,* Arch. NMBS/SNCB.

kan niet de mentale evolutie volmaken dat sabotage door mensen die betaald worden door de NMBS om de dienst uit te voeren, een legitieme vorm van verzet kan zijn. Het omvangrijke programma van sociale steun voor het personeel toont de interne tegenstelling van zijn beleid: enerzijds is dit beleid een broodnodige sociale steun. Het is ook een succesvol instrument tegen de Duitse tewerkstellingspolitiek en de collaborerende eenheidsvakbond. Anderzijds is het een paternalistisch instrument om gehoorzaamheid af te dwingen en de productiviteit te verhogen.

3. Militaire prestaties

3.1. Het uitvoeren van Duits vervoer door de NMBS

3.1.1. De eerste bezettingsmaanden gebeurt het Duitse treinverkeer op het Belgische net in hoofdzaak met Duits personeel en Duits rollend materieel. Toch wordt vanaf het begin al Belgisch materieel en personeel ingeschakeld voor Duits vervoer, zelfs nog voor de directie de tijd heeft de herstart van het bedrijf te beslissen (22 juni 1940). Ondanks de gedeeltelijke implementatie van aparte Belgische en Duitse lijnen in 1940, neemt het Belgisch personeel geleidelijk het vervoer in Duitse opdracht op het Belgische net over. Enkele belangrijke redenen daarvoor:

(a) Duitse machinisten of ander personeel zijn niet opgeleid om te rijden op het Belgische net. Er zijn andere technische voorschriften, andere protocollen en ook bijvoorbeeld de rijrichting is anders (in België links, in Duitsland rechts). Volgens internationale regels mag enkel speciaal gebrevetteerd personeel in andere landen treinen besturen.

(b) Berlijn wil zo snel mogelijk personeel en rollend materieel terughalen en versnelt die operatie eind 1940.[89] Vooral in de groepen Antwerpen en Gent blijven in 1941 nog wat Duitse machinisten rijden. Zeker na juni 1941 (de Duitse inval in de Sovjet-Unie) wordt massaal Duits personeel terug naar het Derde Rijk gehaald. Eind 1941 rijden uitsluitend nog Belgische machinisten op het Belgische net (mits een reserve, zie 4.1.6.). Het rollend materieel blijft een mix van Belgisch, Frans, Duits en ander materieel, zoals de vooroorlogse spoorwegpraktijk dat voorschrijft, onder meer in het kader van het internationale spoorwegverdrag uit 1921.

(c) De NMBS en directeur-generaal Rulot sturen zelf aan op het overnemen van zoveel mogelijk taken en het uitvoeren van dienstverlening aan de Duitsers. Die politiek komt tot stand in de moeilijke context van de zomer van 1940. De basisredenering is eenvoudig samengevat: de prioriteit van de NMBS is om het Belgische reizigersvervoer en bevoorradingsvervoer op peil te houden. Om dat te kunnen doen, beheert de NMBS best autonoom het net, het personeel en het materieel. Om die autonomie te bekomen, neemt de NMBS best zoveel mogelijk taken op zich inclusief de dienstverlening aan de Duitsers.

3.1.2. Het vervoer in Duitse opdracht wordt dus in 1940 gedeeltelijk maar in 1941 exclusief uitgevoerd door Belgisch personeel. Ze worden samengesteld door Belgisch personeel en uitgevoerd door Belgisch boordpersoneel (onder meer een machinist, stoker, hoofdtreinwachter).[90] Het NMBS personeel wordt uitsluitend ingezet in België.

---

[89] Avis 26 E., dd. 9 december 1940, *Avis Service E,* Arch. NMBS/SNCB.

[90] Brief Rulot aan de Hauptverkehrsdirektion dd. 23 augustus 1940, *nr. 756, E-2.02, Beleidsdocumenten NMBS WOII,* Arch. NMBS/SCNB.

Aan de grens worden ze afgelost. Niet alleen hebben Belgische machinisten speciale brevetten nodig om in het buitenland te rijden, er is ook een Duits verbod om veiligheidsredenen dat Belgisch personeel verhindert op Duits grondgebied te rijden.[91]

3.1. Besluit: De NMBS voert het Duitse verkeer uit, in 1940 gedeeltelijk en in 1941 geleidelijk zelfs volledig. Die evolutie is enerzijds het gevolg van een aantal parameters met betrekking tot het spoorvervoer zoals het Duits gebrek aan expertise en toelatingen om op het Belgische net te rijden en Duits personeelsgebrek, en anderzijds van de strategische aanwezigheidspolitiek van de NMBS in het belang van het Belgische vervoer.

3.2. Duits vervoer vs. militair vervoer

Hoe moeten we het uitvoeren van Duits treinverkeer door de NMBS inschatten?

3.2.1. Er bestaat een lastige begripsverwarring in de tijdens de bezetting door de NMBS opgestelde documenten. De termen 'Duits vervoer/verkeer' of 'Duitse treinen' worden als onderling inwisselbare synoniemen gebruikt voor 'militair vervoer/verkeer' of 'militaire treinen'. Ze zijn echter niet noodzakelijk hetzelfde. Duits verkeer betekent 'het vervoer in opdracht van Duitse instanties', terwijl militair verkeer 'het vervoer in opdracht van de Duitse instanties van een militaire aard' betekent. Al het militaire vervoer is Duits vervoer, maar omgekeerd is dat niet noodzakelijk het geval. Dit is ook voor de deportatietreinen een belangrijk onderscheid. Het 'Duitse vervoer' is in 1940 zeer divers: van goederenverkeer zoals steenkolen, cokes en ertsen, textiel, voedsel, chemische producten, materieel en machines, maar ook reizigersvervoer zoals Duitse verlofgangers of alle Duitse dienstreizen. Het gaat niet altijd om aparte treinstellen: er zijn ook Belgische treinen met rijtuigen, wagens of compartimenten voorbehouden voor Duitse reizigers (of reizigers met een toestemming van de *Wehrmacht*), zoals een *Reisezug mit Wehrmachtabteil*.[92]

3.2.2. Volgens artikels 43 en 53 van de conventie van Den Haag uit 1907 heeft de bezetter het recht de infrastructuur te gebruiken en uit te baten om te voorzien in het eigen onderhoud en het openbaar leven van het land. De NMBS is van haar kant verplicht om die exploitatie loyaal mee uit te voeren volgens de wet-Bovesse (1935) en het Burgerlijk Mobilisatieboekje. De Galopin-doctrine verleent een zeker kader aan die medewerking. Het uitvoeren van het reguliere Duits vervoer ten bate van de

[91] Verdedigingsnota van Rulot, onderdeel IV 'La Déportation', *Dossier nr. 6153, Bomans,* SNCB-RA.
[92] PV ondervraging Rulot dd. 14 december 1944, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1, Arch. NMBS/SNCB; R 124/83, Frankreich: SF-Züge (Schnellzüge für Fronturlauber) und D-Zugverkehr.-Zugbildung, Belastung und Anweisungen für die Ankündigung der Abfahrt, 1942*, Bundesarchiv Berlin.

Duitse bezetter is dus niet verboden, integendeel. Maar er zijn wel belangrijke beperkingen aan die medewerking:

(a) De Galopin-doctrine legt op dat de productie en leveringen aan de bezetter tot op zekere hoogte beperkt moeten blijven. Ze mogen niet boven een bepaald niveau gaan. Aanvankelijk wordt het richtcijfer op 60% van de vooroorlogse productie geplaatst, maar na de Duitse inval in de Sovjet-Unie van juni 1941 wordt dat in een bijsturing van de Galopin-nota van 30 juni 1941 opgetrokken tot 80%. Overmatige productie en oorlogswinsten, en natuurlijk ook militaire leveringen zoals wapens en munitie, kunnen beschouwd worden als 'economische collaboratie' (artikel 115 van het Strafwetboek). Deze doctrine heeft geen kracht van wet, maar het wordt wel het leidende principe voor de meeste grote bedrijven in België.

(b) De Conventie van Den Haag schrijft voor dat opeisingen en leveringen aan de bezetter in overeenstemming moeten blijven met de economische mogelijkheden van het bezette land. De bevoorrading van het bezette land zelf bijvoorbeeld, mag niet in gevaar komen.

(c) De NMBS mag in uitvoering van dat Duitse vervoer niets doen dat strijdig is met de vaderlandse plicht en de strafwet. De 'vaderlandse plicht' is nergens als dusdanig omschreven en de strafwet bevat diverse uiteenlopende bepalingen. De meest kernachtige manier om de grens met 'onvaderlands gedrag' te trekken, is dat door Belgische overheden geen daden gesteld mogen worden die 'exclusief in het politieke of militaire belang van de Duitse bezetter' zijn. Deze omschrijving wordt in februari 1942 door het toonaangevende Vast Comité van de Raad van Wetgeving opgesteld.[93] Duidelijke voorbeelden van dat soort daden zijn het leveren van wapens en munitie. Om het dus eenvoudig voor te stellen: het vervoeren van Duitse troepen binnen België of Duitse verlofgangers is in principe geen probleem. Het vervoeren van troepen of wapens bedoeld voor het oostfront na juni 1941 echter is dan weer wel verboden.

Met de eerste voorwaarde – de hoeveelheid vervoer – bestaat wellicht geen fundamenteel probleem (zie punt 5.6.1.). Met de tweede voorwaarde – vervoer in het hoofdzakelijk of exclusieve politieke en militaire belang van de bezetter – ontstaat wel een fundamenteel probleem. Om het Duitse vervoer met een militair belang te herkennen, moet de NMBS in staat zijn een afweging te maken van de aard van het vervoer: de lading, de doelstelling of bestemming, de opdrachtgever eventueel. Maar die kwalitatieve inschatting en onderscheid zal de NMBS nooit maken. Integendeel, de NMBS houdt zich niet bezig met aard of inhoud van het Duitse vervoer en gebruikt zoals gezegd de termen 'militair vervoer' en 'Duits vervoer' door elkaar.

[93] Nico Wouters, *Führerstaat*, 69.

Waarom maakt de NMBS dit cruciale onderscheid niet?

3.2.3. De naoorlogse verklaringen van directieleden dat men in 1940 ondubbelzinnig tegen zuiver militaire transporten gekant was, is mogelijk een retroactieve projectie op het jaar 1940 van een naoorlogse bewustwording die pas in het kader van de zuiveringen zo geformuleerd wordt. Alles wijst op een geleidelijk voortschrijdend inzicht over de problematiek. Pas tijdens de eerste maanden van 1941 lijkt het probleem door te dringen tot de directie, het leidinggevend kader en de raad van bestuur. Op dat moment is de situatie al een voldongen feit. Rulot verklaart na de bevrijding over de militaire prestaties: 'We bevonden ons tegenover een feitelijke situatie'.[94] Het uitvoeren van Duits vervoer dat mogelijk in het exclusieve politieke of militaire belang van de bezetter is, is begin 1941 een genormaliseerde praktijk geworden, die als dusdanig niet meer teruggedraaid kan worden. De NMBS accepteert dat militaire prestaties geleverd worden als onvermijdelijk gezien de feitelijke macht van de militaire bezetter en als de prijs die moet worden betaald voor de bevoorrading van het land.[95] Directeur René Henning en directeur-generaal Rulot gebruiken beiden dezelfde term 'rançon' (losgeld) na de bevrijding. Henning zegt hierover: 'De Nationale Maatschappij heeft ermee ingestemd om militaire treinen te laten rijden als losgeld voor de hulp die ze geeft om de bevolking te bevoorraden en te voeden'.[96] Rulot verklaart: 'Om het netwerk te laten functioneren en haar doel te bereiken, was de Nationale Maatschappij vanaf het begin verplicht de vorming en het doen rijden van de militaire treinen uit te voeren. Hoewel dergelijke diensten kritiek oproepen, moest de Nationale Maatschappij ze aanvaarden als het losgeld voor de diensten die ze aan de Belgische bevolking verleende.'[97]

---

[94] '(…) Nous nous sommes trouvés devant une situation de fait'. Nota 'Remorque des trains militaires', *Nr. 127 Fonds Hermann,* Rijksarchief Namen.

[95] PV Getuigenverklaring Verkoyen, 1 maart 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB; PV ondervraging Emile Brixhe, dd. 8 februari 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB; *'C'est petit à petit et à notre insu que des agents Belges ont été amenés par des ordres de chefs locaux allemands à remorquer des trains militaires. Lorsque nous l'avons appris, nous étions dans une situation qui ne nous permettait pas d'intervenir. Les allemands avaient pratiquement tout en mains'.* PV ondervraging Rulot dd. 8 maart 1945, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1, Arch. NMBS/SNC;* Nota 'Remorque des trains militaires', *Nr. 127 Fonds Hermann,* Rijksarchief Namen.

[96] 'La Société Nationale a accepté de desservir des trains militaires comme la rançon de l'aide qu'elle apporte à l'approvisionnement et à l'alimentation de la population'. Onderhoud Schuind en Henning bij de HVD dd. 24 februari 1943, *Dossier Wagons de D.C.A. dans les trains*, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 2,* Arch. NMBS/SNCB.

[97] 'Pour assurer l'exploitation du réseau et atteindre ainsi le but qu'elle s'était assignée, la Société Nationale a dû, dès le début, intervenir dans la formation et la traction de trains militaires. Bien que de telles prestations prêtent à la critique, la Société Nationale les a subies comme la rançon des services qu'elle rendait à la population belge'. Brief van Rulot aan de HVD dd. 24 maart 1943, Idem.

3.2.4. De principskwestie van het uitvoeren van Duits verkeer wordt nooit formeel op de raad van bestuur en het bestendig comité besproken. Voor zover we weten, wordt er zelfs niet over gesproken op de directieraad.[98] Volgens directeur Nachtergaele geven de secretarissen-generaal hun toestemming: 'De genomen maatregelen werden geacht te voldoen aan de bepalingen van de artikelen 45 en 53 van het Verdrag van Den Haag en die van het Burgerlijk Mobilisatieboekje, die ambtenaren verplichten nauwgezet de bevelen van de vijand uit te voeren.'[99] Formeel zullen de secretarissen-generaal zich er niet over uitspreken, hoewel ze zeker op de hoogte waren gezien de deelname van secretarissen-generaal Castiau en Claeys aan het bestendig comité en de raad van bestuur. Op 5 augustus 1942, wanneer de Jodendeportaties uit België naar Auschwitz net zijn begonnen, contacteert Maurice Benedictus, het administratieve hoofd van de Vereniging van de Joden in België, secretaris-generaal Claeys om hem te interpelleren over de transportvoorwaarden van Joden. Claeys antwoordt kort dat enkel de HVD krachtens de verordening van 14 augustus 1940 bevoegd is om de vervoersvoorwaarden te bepalen.[100] Vlak voor het begin van de Jodendeportaties, bevestigt Claeys dus nog dat hij deze kwestie zuiver als een Duitse aangelegenheid beschouwt.

3.2.5. Hoogstwaarschijnlijk onderschat de NMBS-directie in 1940 het potentiële probleem van de militaire prestaties (en dus het militaire vervoer).[101] In 1940 is de echte (enige) prioriteit het herstel van het Belgische vervoer. Die selectieve blindheid leidt er toe dat in 1940 geen afsprakenkader wordt opgesteld over de begrenzingen van het uitvoeren van Duitse opdrachten.[102] Waarom directeur-generaal Rulot geen afsprakenkader wil opstellen is niet duidelijk: a) misschien gelooft hij niet in de haalbaarheid gezien de feitelijke overmacht van de bezetter, b) misschien denkt hij dat dit afsprakenkader in het nadeel van de NMBS zal uitdraaien en dat de bottom-up strategie van zoveel mogelijk taken opnemen meer voordelen heeft, c) misschien anticipeert hij onvoldoende op alle mogelijke gevaren van het uitvoeren van Duits vervoer. Na de oorlog gebruikt Rulot het argument van het gebrek aan keuze: 'Het is

[98] PV getuigenverklaring Victor Parein, 8 maart 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB; PV Getuigenverklaring Verkoyen, 1 maart 1945, Idem.

[99] 'Les mesures prises sont jugées conformes aux dispositions des articles 45 et 53 de la Convention de La Haye et à celles du livret de mobilisation civile prescrivant aux agents de se mettre à la disposition de l'ennemi et de remplir consciencieusement leurs fonctions'. Brief Nachtergaele aan de prins-Regent dd. 16 december 1947, *Dossier nr. 4628, Nachtergaele Robert,* SNCB-RA.

[100] Laurence Schram, 'De oproepen voor "tewerkstelling" in het Oosten', in Rudi Van Doorslaer en Jean-Philippe Schreiber (eds.), *De curatoren van het getto. De Vereniging van de joden in België tijdens de nazi-bezetting,* Tielt, 200, 247-266.

[101] Nota 'Remorque des trains militaires', *Nr. 127 Fonds Hermann,* Rijksarchief Namen; PV getuigenverklaring Henning, dd. 26 october 1944, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.

[102] PV Getuigenverklaring Verkoyen, 1 maart 1945, Idem.

een absurditeit te doen alsof het mogelijk zou zijn geweest Belgische machinisten te verbieden Duitse treinen te besturen.'[103] Rulot bedoelt hiermee dat de WVD en later de HVD het personeel in dat geval verplicht zou hebben.

3.2.6. Of een dergelijk afsprakenkader veel zin gehad zou hebben, is speculatie. De kans dat de WVD dat afsprakenkader gerespecteerd zou hebben, is zo goed als onbestaande. In 1940, en ook later in 1942 en 1943, verdedigt de WVD/HVD telkens de stelling dat de NMBS ondergeschikt is aan het militair recht en dat militaire bevelen altijd voorrang hebben op alle andere wettelijke, praktische of economische argumenten. Het punt is echter dat directeur-generaal Rulot zelfs niet eens probeert een afsprakenkader op te stellen in 1940 en integendeel er zelf een tegenstander van lijkt.

3.2.7. Door de uitvoering van militair verkeer te accepteren, opereert de NMBS in tegenspraak tot het bevel van de werkhervatting van 22 juni 1940. Daarin is beloofd dat het personeel niets gevraagd zou worden dat in tegenspraak is met de vaderlandse plicht. Het personeel wordt echter al in 1940 gedwongen militaire transporten uit te voeren die in principe strafbaar zijn volgens artikel 115 van het Strafwetboek, zonder dat het bedrijf daarover verder communiceert. Dat plaatst het betrokken personeel uiteraard in een onmogelijke positie, zeker wanneer de bezetter overal aanwezig is en over de schouder meekijkt.

3.2.8. Er konden slechts enkele voorbeelden worden gevonden van personeelsleden (bovendien verzetsmensen) die protesteerden tegen dit militaire vervoer of die weigerden dit uit te voeren. Dit betekent niet dat dit protest niet breder was, maar wel dat protest beperkt bleef tot individuele gevallen die nooit als een principieel dossier tot bij de directieraad raakte. Het personeel van Eeklo weigerde om veiligheidsredenen een trein met Duitse munitie te begeleiden. Twee personeelsleden (die ook verzetsmannen waren) weigerden apart van elkaar principieel de opdracht om Duitse militaire treinen uit te voeren. De gevolgen voor deze personeelsleden zijn een ernstige vermaning en overplaatsing. Dit zijn relatief geringe gevolgen: voor de betrokkenen hebben ze misschien een grote impact, maar het gaat dus niet om een opsluiting of een deportatie van deze personeelsleden.

3.2. Besluit: De NMBS-directie beseft in 1940 niet hoe belangrijk het is om een onderscheid te maken tussen enerzijds het uitvoeren van Duits vervoer conform het internationale oorlogsrecht en conform de Belgische wet- en regelgeving, en anderzijds Duits vervoer in het 'hoofdzakelijk of exclusieve politieke en militaire belang van de bezetter'. Omdat men in 1940 nalaat afspraken te maken over 'militaire prestaties', is het uitvoeren van Duitse militaire transporten begin 1941 een voldongen feit. Dit wordt geaccepteerd als onvermijdelijk gezien de feitelijke

[103] 'C'est une absurdité de prétendre qu'il eut été possible d'interdire aux machinistes belges de conduire des trains allemands'. PV ondervraging Rulot dd. 14 december 1944, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.

macht van de militaire bezetter en als de prijs die moet worden betaald om de bevoorrading van het land te garanderen. Dit principe wordt stilzwijgend geaccepteerd door de raad van bestuur, het bestendig comité, de directieraad en indirect ook de secretarissen-generaal.

3.3. Andere militaire prestaties

De NMBS voert ook andere 'militaire prestaties' uit.

3.3.1. In de werkplaatsen wordt al het rollend materieel onderhouden en hersteld dat op het Belgische net rijdt, dus uiteraard ook dat voor het Duitse vervoer. Zolang het Duitse vervoer onder het internationale oorlogsrecht valt, is daar in principe geen probleem mee. Maar de NMBS gaat ook rollend materieel en andere materialen leveren aan het Derde Rijk tegen betaling. Er worden in totaal 1047 *Abgabelokomotive* hersteld (aan Duitsland afgegeven Belgische locomotieven), 302 *Leihlokomotive* (aan Duitsland 'verhuurde' locomotieven) en 462 *Reichslokomotive* (Duitse locomotieven). Dat zijn samen in totaal dus 1811 herstelde locomotieven die voor het Derde Rijk bestemd zijn. De NMBS wordt niet betaald voor het herstel van de Belgische *Abgabelokomotive*, maar wel voor het herstel en onderhoud van *Reichslokomotive* en het afstaan (de 'leen' of 'verhuring') van de *Leihlokomotive*. De *Leihlokomotive* zijn Belgische of Noord-Franse locomotieven die ingezet worden in Duitsland.[104] Er worden ook 10.401 herstellingen uitgevoerd aan Duitse goederenwagens.[105] Daar hoeft niets mis mee te zijn, maar er is geen enkele controle over het gebruik van dit materieel (al dan niet voor militaire doeleinden).

3.3.2. De WVD eist achtereenvolgens vijfhonderd Belgische locomotieven op in 1940[106], twee- tot driehonderd Belgische locomotieven midden 1941, 345 wagens en gesloten rijtuigen in oktober en november 1941[107] en een vierde opeising in juni 1942 van tweehonderd locomotieven, 200 reizigerswagens, 12.500 wagens en vijfhonderd à zeshonderd kilometer rails.[108] In totaal worden 501 locomotieven gedwongen afgestaan ('cédé') tussen november 1940 en februari 1941, 218 locomotieven van december 1941 tot januari 1942, 83 locomotieven van februari 1942 tot maart 1942 en 175 locomotieven van juni 1942 tot september 1942.[109] Dat maakt voor de hele

[104] Met dank aan Paul Van Heesvelde, opmerking per e-mail aan de auteur dd. 31 juli 2023.
[105] 'Wagons et fourgons à marchandises réparés pendant l'occupation', *Documents remis par M. Rulot le 10 mars 1945 (F3/8), Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[106] PV verklaring, 8 maart 1945, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[107] Om *'[...] om ter beschikking gesteld te worden van de Directie in Keulen om de treinen te verzekeren van België naar Koningsbergen'.* Map 'H/II réparation et cession de matériel en faveur des allemands', *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot,* Arch. NMBS/SNCB.
[108] PV verklaring, 8 maart 1945, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[109] Brief directeur-generaal NMBS aan de raad van bestuur dd. 9 maart 1945, *Annexe au rapport en cause Rulot. AD Chapitre 3. Réparations et cession (….). Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.

bezetting 977 locomotieven, vooral van types 81 en 64. Daarbij zijn overigens niet de 36 locomotieven in 1941 en 34 locomotieven in 1942 gerekend (vooral van types 81 en 97) die in beslag genomen worden in het geannexeerde Eupen-Malmédy. Daarnaast houden de Duitsers vaak ook lange tijd Belgische wagens in Duitsland. Dat dit materieel gedwongen moet worden afgestaan (de facto een inbeslagname), creëert een groot tekort op het Belgische net. De NMBS wordt niet vergoed voor alle voorbereidende herstellingen van dit rollend materieel, maar wel voor het rollend materieel zelf (zie punt 4.5.3.c-1). Aanvankelijk gaat het om locomotieven die België na de Eerste Wereldoorlog in beslag genomen heeft als oorlogscompensatie van Duitsland. De directie protesteert niet tegen deze maatregel, ook niet wanneer na de Duitse inval in de Sovjet-Unie in juni 1941 de militaire situatie verandert. Pas wanneer de Belgische voedselbevoorrading in gevaar komt, zoekt Rulot dekking bij de secretarissen-generaal. Deze verklaren in juni 1942 dat het afstaan van rollend materieel geen opeisingen zijn (artikel 52 van de Conventie van Den Haag) en geen inbeslagnames (artikel 53 van de Conventie van Den Haag). Toch zegt secretaris-generaal Claeys dat de NMBS het rollend materieel moet afstaan omdat er geen keuze is: de Duitsers zullen het anders gewoon afnemen. Dit wordt dus ook beschouwd als onvermijdelijke medewerking omwille van de feitelijke militaire macht van de bezetter. Ook hier is er niet noodzakelijk een probleem, maar vindt geen enkele controle plaats over het al dan niet militaire gebruik van dit materieel. Opmerkelijk is dat de secretarissen-generaal niet op de hoogte lijken van het feit dat de NMBS financieel vergoed wordt voor (minstens een deel van) de 'in beslag genomen' locomotieven.

3.3.3. In verschillende (centrale) werkplaatsen worden ook Duitse locomotieven hersteld en hier kan men na juni 1941 de aard van de werken moeilijk ontkennen. Rulot zelf verklaart expliciet voor de raad van bestuur dat het militaire karakter van deze herstellingen onbetwistbaar is.[110] Op de achtergrond van deze beslissing speelt ook de tewerkstellingspolitiek: indien de NMBS weigert deze herstellingen uit te voeren, dreigt het overtollige personeel bij de werkplaatsen ontslagen te worden of eventueel tewerkgesteld in Duitsland. Ook hier zoeken directie en raad van bestuur dekking van de secretarissen-generaal, die op 8 september 1941 via secretaris-generaal Claeys schrijven: 'Als uw raad van bestuur de verantwoordelijkheid zou nemen om in te gaan op de vraag van de WVD, dan zouden zij dit niet afkeuren.'[111] De secretarissen-generaal geven hier een dubbele boodschap: ze benadrukken dat zij hier geen verantwoordelijkheid dragen, maar geven tegelijk impliciet de boodschap dat een positieve beslissing van de raad van bestuur te verkiezen is. De secretarissen-

[110] Séance du 8 août 1941 (F3/2G), *Annexe au rapport en cause Rulot. AD Chapitre 3. Réparations et cession (….),* Idem.

[111] 'si votre conseil d'administration prenait la responsabilité de donner suite aux instances de la W.V.D., ils ne le désapprouveraient pas'. Brief van Claeys aan Rulot, dd. 8 september 1941 (F3/2d), *Annexe au rapport en cause Rulot. AD Chapitre 3. Réparations et cession (….).* Idem.

generaal duwen de directie en raad van bestuur duidelijk in een richting. Daarop keurt de raad van bestuur deze herstellingen van Duitse treinen goed. Aldus de raad van bestuur: 'De Nationale Maatschappij bevindt zich in de onmogelijkheid zich te verzetten (…)'.[112]

3.3.4. In het kader van deze herstellingen, worden in de centrale werkplaats in Mechelen rond de winter van 1941-1942 ook ca. 40 Duitse locomotieven omgebouwd voor inzet aan het oostfront. Drie NMBS-ingenieurs maken hiervoor een studiereis naar Bremen. De NMBS wordt hiervoor ook vergoed. Het is geen geheim dat deze locomotieven bestemd zijn voor 'inzet in het oosten'. Het gaat hier uiteraard duidelijk om militaire diensten, strafbaar volgens artikel 115 van het Strafwetboek. De directie is hoogstwaarschijnlijk niet op de hoogte van deze specifieke herstellingen: de Mechelse werkplaats wordt decentraal beheerd door de Duitsers. Niettemin noemen verschillende directieleden waaronder Rulot dit na de oorlog een 'detail'. Vanuit economisch oogpunt hebben ze volledig gelijk: het ombouwen van 40 Duitse locomotieven voor het oostfront valt in het niets bij de dagelijkse militaire transporten die de NMBS uitvoert.

3.3.5. Na een vergadering in Parijs van Rulot met onder meer het Duitse hoofd van de *Wehrmachttransportleitung* in bezet Frankrijk op 5 maart 1942, wordt door de NMBS ook signalisatiemateriëel, telefonie, werktuigen, hulpstukken en treinonderdelen geleverd aan de *Reichsbahn*.[113] Ook hiervoor wordt de NMBS vergoed. Het is onmogelijk te controleren waarvoor dit materiaal wordt gebruikt maar minstens een deel gaat naar het oostfront.[114] De directieraad en raad van bestuur van maart 1942 nemen retroactief akte van die individuele beslissing van de directeur-generaal. Deze militaire leveringen zijn intussen geen discussiepunt meer. Daarom ook, wordt dit zelfs niet meer voorgelegd aan de secretarissen-generaal. De principiële grens van militaire leveringen van materieel aan de Duitsers is intussen overschreden.

3.3. Besluit: Het ontbreken van afspraken rond de 'militaire prestaties' door de NMBS leidt tot een escalatieproces. De NMBS herstelt Duits materieel en levert eigen materieel dat duidelijk gebruikt wordt voor de strijd aan het oostfront. De NMBS wordt daarvoor ook financieel vergoed. Die beslissingen van Rulot worden gedekt door de directieraad en de raad van bestuur die oordelen dat de NMBS zich in een 'onmogelijkheid' bevindt te weigeren. De secretarissen-generaal

[112] 'La Société Nationale se trouve dans l'impossiblité de s'opposer (…)'. PV séance du CA du 26/9/41, *Annexe au rapport en cause Rulot. AD Chapitre 3. Réparations et cession (….). Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.

[113] PV getuigenverklaring Emile Desorgher, dd. 1 maart 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.

[114] Note sur l'attitude des dirigeants de la SNCB pendant la Guerre, *M&M Documenten en Klachten*, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB; Réunion à la Wehrmachttransportleitung de Paris dd. 5 mars 1942, *Documents remis par M. Rulot le 10 mars 1945 (F3/8), Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.

duwen de NMBS impliciet in de richting van het herstellen van Duits materieel. Het lijkt erop alsof de secretarissen-generaal niet op de hoogte zijn van het feit dat de NMBS voor deze prestaties en leveringen wordt vergoed.

4. Deportaties

4.1. Speciale treinen

4.1.1. Tijdens de bezetting betekent de term 'deportatie' in de context van de NMBS altijd de verplichte tewerkstelling van NMBS-personeel in Duitsland. De term 'deportatie' komt slechts eenmaal voor in de notulen van het bestendig comité, namelijk in de vergadering van 11 december 1942, in de betekenis van de opeisingen van NMBS-personeel voor verplichte tewerkstelling in Duitsland.[115] Ook alle naoorlogse zuiveringsonderzoeken en gerechtelijke onderzoeken rond de NMBS gebruiken de term op die manier. Ook de Belgische 'Commissie van onderzoek inzake de inbreuken op het volkenrecht, op de wetten en gebruiken van de oorlog' gebruikt de term na de oorlog in de betekenis van Belgische dwangarbeiders voor de verplichte tewerkstelling.[116] De zeldzame keer dat de NMBS spreekt over de Joden gebruikt ze de term 'Jodenvervoer'. Het specifieke gebruik van de term 'deportatie' door de NMBS en de Belgische overheden heeft waarschijnlijk te maken met de traumatische ervaring van dwangarbeid tijdens de Eerste Wereldoorlog. Wat wij vandaag 'deportatietreinen' noemen, valt tijdens de bezetting en zelfs na de bevrijding volledig buiten de terminologie en zelfs grotendeels het bewustzijn van de directie van de NMBS tijdens de bezetting. In dit rapport gebruiken we de term 'deportatie' in onze hedendaagse betekenis, met name als het gedwongen overbrengen van diverse categorieën slachtoffers uit België naar Duitsland of een door Duitsland bezet land, met de bedoeling hen op te sluiten, verplicht tewerk te stellen of uit te moorden.

4.1.2. Er heerst een grote stilte in de archieven rond het thema van de deportaties. Er zijn zo goed als geen verwijzingen in de vele archiefbronnen naar de deportaties. De redenen zijn:

(a) Er is nooit een besluitvormingsproces geweest op het strategisch niveau van de NMBS over de deportatietreinen. Voor de NMBS, zijn deportatietreinen een klein onderdeel van de veel ruimere 'militaire transporten' waarvan het principe al in 1940 of begin 1941 stilzwijgend is geaccepteerd. Wanneer de deportatietreinen van politieke gevangenen worden geïntroduceerd in 1941 wordt dat hoogstwaarschijnlijk aanvankelijk zelfs niet opgemerkt door de directie.

(b) Veel archief is vernietigd. Zaken zoals de blokboekjes over de passage tussen stations, de bulletins van vertrek ('bulletins de mise en marche') van de dienstleiding met de routebeschrijving, spoorboeken (met vertrek- en eindbestemming en de lijnen), attesten van de EBD-Brüssel om de treinen te bestellen of de dienstroosters werden meestal vlak na gebruik als standaardmaatregel

[115] PV zitting B.C. 11 december 1942, *B.C. Notulen doos 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB.
[116] *Paquet VII – 1. Rapports historiques – farde: 'la déportation', Archief van de Commissie Oorlogsmisdaden*, CegeSoma/Rijksarchief.

vernietigd.[117] Dat geldt wellicht ook voor rapporten of werkbrieven van stationschefs. Ook de Duitsers hebben zelf doelbewust massaal hun archieven vernietigd tegen het einde van de bezetting.

(c) De bulk van de deportaties zijn gebeurd met zogenaamde *Sonderzüge* of speciale treinen. De aard van deze speciale treinen brengt een papieren geheimhouding met zich mee, in die zin dat er weinig papieren sporen overblijven. Ze komen niet voor in de standaardvoorschriften of de rapportages. Net zoals bij de meeste andere treinen, worden de bulletins van de speciale treinen onmiddellijk na gebruik vernietigd.

(d) Er ontstaan nooit principsdossiers over personeel dat weigert deportatietreinen uit te voeren. Dit doet vermoeden dat het weigeren van treinen in Duitse opdracht (laat staan deportatietreinen) door het personeel eerder uitzonderingen waren.

(e) Ten vijfde komen wat we vandaag de deportatietreinen noemen niet voor in de naoorlogse zuiveringsonderzoeken. Ook de naoorlogse verzetspers stelt zich over deze deportatietreinen geen vragen.

4.1.3. Vanuit de Dossinkazerne worden 25.843 mensen – 353 Roma en de andere mensen allemaal Joden – gedeporteerd naar Auschwitz-Birkenau. Het aantal gedeporteerde politieke gevangenen (vooral verzetsmensen) is voor België nog niet exact bepaald. Historicus Patrick Nefors publiceerde de schatting van 16.081 gedeporteerde politieke gevangen en dat blijft het meest betrouwbare richtcijfer.[118] Ook het aantal verplicht tewerkgestelden is tot vandaag nog altijd niet exact bepaald. Het meest precieze cijfer blijft de oude telling van Frans Selleslagh. Hij vermeldt 75.000 Belgen die verplicht tewerkgesteld worden in Noord-Frankrijk en 189.542 Belgische dwangarbeiders in Duitsland (waarvan er 3200 omkomen).[119] Na de bevrijding worden volgens de databank van de Dienst Archieven Oorlogsslachtoffers 52.883 mensen erkend als gedeporteerde voor de verplichte tewerkstelling (waaronder 2266 postuum). Bij gebrek aan beter kunnen we het cijfer van 189.542 Belgische dwangarbeiders in Duitsland als richtlijn nemen. Deze slachtoffercategorieën kunnen in geen geval gelijkgeschakeld worden. Maar vanuit de vraag naar de besluitvorming, het proces en de uitvoering van de deportaties is er een duidelijke band.

4.1.4. De WVD schort in 1940 het internationale *Regolamento Internazionale dei Veicoli* uit 1921 op, wat betekent dat het internationale treinverkeer van en naar

[117] Informatie bezorgd aan de auteur door Lawrence van Haecke en Paul Pastiels (Archief en Documentatiecentrum NMBS) e-mail dd. 10 juli 2023.
[118] Patrick Nefors, *Camps de concentration*.
[119] Frank Selleslagh, 'De tewerkstelling', in Etienne Verhoeyen e.a., *Het minste kwaad,* Kapellen, 1990, 60-83 (77).

België volledig onder curatele komt van de WVD en EBD in Brussel.[120] Voor de grote meerderheid van de transporten van de drie slachtoffercategoriën worden zoals gezegd *Sonderzüge* of speciale treinen gebruikt. De *Sonderzüge* maken al deel uit van het Duitse vervoersprogramma voor de oorlog.[121] Speciale treinen zijn letterlijk wat de term zegt: treinstellen die buiten de reguliere of facultatieve dienstregeling vallen en die gebruikt worden om een bijzondere lading te vervoeren. Die lading kan alles zijn: geheime of gevaarlijke goederen, buitengewone ladingen, hooggeplaatste personen of grote groepen mensen. In de bedrijfsorganogrammen van de WVD/HVD Brussel van 1941 en 1943 is een zekere dr. ingenieur Lagershausen verantwoordelijk voor de opvolging van de *Sonderzüge* in België en Noord-Frankrijk.[122] Hij heeft de titel van *Reichsbahnrat*, een administratief medewerker van de *Reichsbahn*. Die Lagershausen wordt later vervangen door dr. ingenieur Horst. We hebben dus twee namen van de Duitse beambten die hoogstwaarschijnlijk de deportatietreinen uit België in 1943 langs Duitse zijde opvolgden, maar verdere bronnen konden voorlopig niet worden gevonden. De aparte afhandeling vergemakkelijkt een zekere geheimhouding. In alle rapportages en overzichten van Duitse vervoer worden de speciale treinen nooit vermeld.[123] De NMBS zelf plaatst de speciale treinen gemakshalve in de algemene categorie van 'militaire treinen'.[124] Deze treinen worden gebruikt voor grote groepen mensen. Voor verplicht tewerkgestelden in Noord-Frankrijk of Duitsland komen bevelen van de *Organisation Todt* of het *Reichsarbeitsministerium* in Berlijn. Voor politieke gevangenen en Joden en Roma loopt de bevelstructuur voor de deportaties, vanuit het *Reichssicherheitshauptamt* (RSHA) in Berlijn via SS-*Obergrupenführer* Gottlob Berger naar de afdeling Joodse aangelegenheden bij de Sipo-SD in Brussel.[125] Dat geldt ook voor deportatie van politieke gevangenen, met name bij de *Geheime Staatspolizei* bij de Sipo-SD.[126]

4.1.5. Diverse instructies beschrijven de uitvoering van speciale treinen in België.

(a) De eerste instructie over de speciale treinen die ontdekt werd, is het bericht '53 E' van 10 juli 1941. De instructie beschrijft de hiërarchische lijn van het bestellen

[120] PV zitting B.C. 31 januari 1941, B.C. Notulen doos 2 1937-1941, Arch. NMBS/SNCB.
[121] Andreas Engwert en Susanne Kill, *Sonderzüge*, 40, 47.
[122] *R 124/58. Geschäftsverteilungsplan, Stand 1941 mit Nachträgen 1941 – 1944; R 124/35. Geschäftsplan der Verkehrsdirektion Brüssel 1941 – 1943,* Bundesarchiv Berlin.
[123] Wissenwerte Angaben über den Bezirk der Hauptverkehrsdirektion Brüssel, Juli 1942, *R 5-ANH. I/93 Bd. 1, 1940, 1942, 1954, WVD bzw. HVD Brüssel einschl. (…)*, Bundesarchiv Berlin; Avis 2 E. 15 januari 1943, *Avis Service E,* Arch. NMBS/SNCB; Telegrammbrief EBD Brussel dd. 3 juli 1942, *R 124/83, Frankreich: SF-Züge (Schnellzüge für Fronturlauber) und D-Zugverkehr.-Zugbildung, Belastung und Anweisungen für die Ankündigung der Abfahrt, 1942*, Bundesarchiv Berlin.
[124] 'Ils doivent être traités comme des trains extraordinaires (…)', *Avis 20 E. 10 juni 1942, Avis 51 E. 31 december 1943, Avis Service E*, *Avis Service E,* Arch. NMBS/SNCB.
[125] Wolfram Weber, *Die innere Sicherheit im besetzten Belgien und Nordfrankreich 1940-1944*, Düsseldorf, 1978 (131).
[126] Andreas Engwert & Susanne Kill (Hrsg.), *Sonderzüge,* 47.

van een speciale trein en bevestigt de betrokkenheid en uitvoering van de Belgische NMBS-diensten. [127] Bestelde speciale treinen moeten door het *Verkehrsamt* van de groep in kwestie worden goedgekeurd. Eens goedgekeurd, word de Belgische dienst geïnformeerd die de betrokken stations op de hoogte brengt.[128] Het is de dienst Dispatching die deze treinen een treinnummer geeft, de treinen bestelt en de dienstregeling opmaakt.[129] Pas als alle stations ontvangst bevestigd hebben, wordt de *Sonderzug* ook besteld. De stationschef of depot van de bestelling bezorgt de machinist en de boordchef (hoofdtreinbegeleider) de nodige boorddocumenten (met de dienstregeling en het traject).

(b) Een tweede, ditmaal geheime instructie is die van 5 januari 1942 van de WVD.[130] De *Sonderzug* moet naast het normale boordpersoneel ook nog het volgende extra personeel bevatten: een verkeersleider *(Betriebskontrolleur),* een technicus in de locomotief en een veiligheidsbeambte *(Zugsicherer).* Dit is Duits personeel. Verder moeten de sporen en de perrons waar de speciale trein voorbijkomt of stopt altijd vrijgehouden worden, moet er voldoende afstand zijn met het andere treinverkeer en moeten er reservelocomotieven klaarstaan. De speciale trein heeft ook altijd voorrang (noodtreinen uitgezonderd). Het Belgische personeel is verantwoordelijk: 'De hoofden van de Belgische diensten zijn persoonlijk verantwoordelijk voor de punctuele en veilige uitvoering van het werk. Alleen voor de Duitsers absoluut betrouwbaar personeel mag worden belast met het werk op speciale treinen (rangeren, wisselen van locomotief, enz.). Alleen dit personeel mag aanwezig zijn tijdens het voorbijrijden van de trein'.[131] Deze instructies worden binnen de diensten van de NMBS verspreid. Onder de noemer 'strikt vertrouwelijk', stuurt een hoofdinspecteur van de NMBS de Duitse instructies over de bijzondere treinen door. Hij voegt daar Belgische instructies aan toe, die luiden dat wanneer een bijzondere trein wordt besteld een '*télégramme de mise en marche*' moet worden opgesteld. Dat moet vermelden dat de speciale veiligheidsinstructies 'A' van kracht zijn.[132] Vervolgens moet binnen de 24 uur een lokale vertrouwelijke instructie worden opgesteld. Aldus de hoofdinspecteur: 'Deze

[127] Het bericht aan het personeel van de dienst Beheer van 10 juni 1942, behandelt de 'bijzondere treinen/trains extraordinaires'. De instructies zijn zeer kort en zuiver praktisch. Avis 20 E. 10 juni 1942, *Avis Service E,* Arch. NMBS/SNCB.
[128] 'Annexe 2', *Dossier nr. 4262, Delcourt Arthur,* SNCB-RA.
[129] Eisenbahnbetriebsdirektion Brüssel, Güterzugbildungsvorschriften, *nr. 760 Index des Trains,* Arch. NMBS/SNCB.
[130] Brief WVD-Brussel aan de directie van de NMBS dd. 5 januari 1942, *Dossier RW18/4. Richtlinien für die Abwicklung des Verkehrs vond Sonderzüge 1942-1944, Organisation und Geschäftsverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel,* Bundesarchiv Freiburg.
[131] 'Die Vorsteher der belgischen Dienststellen sind für die pünktliche und sichere Durchführung persönlich verantwortlich zu machen. Mit den Arbeiten an Sonderzügen (Rangieren, Lokwechsel pp.) ist nur unbedingt zuverlässiges Personal zu betrauen. Nur dieses Personal darf während des Aufenthaltes des Zuges anwesend sein'.
[132] Instructie hoofdinspecteur Marx (Luik) dd. 20 januari 1942 aan het station van Chênée, *Dossier nr. 4559-4561, Lonnoy Armand,* SNCB-RA.

[lokale instructie] zal nauwgezet de deelname vastleggen van elke werknemer die opgeroepen wordt om deel te nemen aan de uitvoering van deze voorschriften, waarvan er niet één overgelaten mag worden aan het toeval. Alle noodzakelijke voorzorgen moeten worden genomen, opdat het vertrouwelijke karakter gewaarborgd blijft'.[133] De stationschef van Chênée vertaalt dit op 23 januari 1942 in eigen instructies voor zijn personeel. Die instructies focussen vooral op het vrijhouden van de sporen en de perrons voor een ongehinderde doorgang van deze bijzondere treinen. Ander treinverkeer mag pas weer vertrekken wanneer de bijzondere trein al geruime tijd gepasseerd is.[134] De prioritaire doorgang en de geheimhouding gaan hand in hand: 'In geval van een stilstand mag enkel de stationschef en onderstationschef zich op de sporen bevinden of op het perron rechts van de speciale trein. Enkel het hoofd van manoeuvres zal toegelaten worden wanneer er manoeuvres met de trein uit te voeren zijn'.[135]

(c) Op 22 maart 1944 zal de HVD-Brussel de instructies verder aanscherpen. Alle voorgaande bijzondere maatregelen blijven gewoon behouden, maar er worden een reeks nieuwe toegevoegd. Zo is het vanaf nu ook verboden om andere treinen op een parallel spoor te laten rijden. De bijzondere trein moet nu ook voorafgegaan worden door een *Vorzug*; een verkennende trein die op twaalf à vijftien minuten afstand voorrijdt. Op deze verkennende trein met een 'groepsleider' aanwezig zijn, wellicht een Duitse verantwoordelijke, die moet verzekeren dat de rijweg vrij is. De verkennende voortrein moet uit meerdere wagens bestaan en de laatste wagen moet een soort platform hebben van waarop men de omgeving goed kan overschouwen. Eventueel moet voor de bijzondere trein ook een trein met luchtafweergeschut *(Sonderflakwagen*) rijden: 'Een machinist met Franse (Belgische) spoorkennis moet worden aangewezen om op de speciale wagen voor de locomotief te rijden'.[136] Wanneer de bijzondere trein in een station halthoudt of doorrijdt, mogen er geen andere treinen aanwezig zijn.[137] En ook: 'De trein moet worden begeleid door een Duitse verkeersleider. Deze persoon meldt zich bij het hoofd van de veiligheidsdienst

---

[133] *'Cette [Instruction Locale] fixera minutieusement la participation de chaque agent appelé à intervenir dans l'exécution des mesures prescrites, dont aucune ne pourrai être abandonnée au hasard . Toutes dispositions nécessaires doivent être prises pour que le caractère confidentiel soit observé'* Instructie hoofdinspecteur Marx (Luik) dd. 20 januari 1942 aan het station van Chênée*,* Idem.

[134] Nota van de stationschef Chênée dd. 23 januari 1942, Idem.

[135] 'En cas d'arrêt aucun agent en dehors du chef de station et du sous-chef de station ne pourra se trouver dans les voies ou sur le quai au droit du train spécial. Seul le chef manœuvre de services sera admis s'il y a des manœuvres à effectuer au train'. Nota van de stationschef Chênée dd. 23 januari 1942, Idem.

[136] 'Ein franz (belg) streckenkundiger Lokführer ist zur Mitfahrt auf dem Sonderwagen vor der Lok zu bestimmen'.

[137] Instructie HVD Brussel nr. 51778 dd. 22 maart 1944, *Dossier RW18/4. Richtlinien für die Abwicklung des Verkehrs vond Sonderzügen 1942-1944, Organisation und Geschäftsverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel,* Bundesarchiv Freiburg.

van de speciale trein om instructies te ontvangen en kiest zijn plaats in de trein op een geschikte plaats, maar niet in het rijtuig waarin de leidende persoonlijkheden zich bevinden'.[138] Er moet ook steeds contact zijn tussen de machinist en een opzichter die het traject in de gaten houdt. Het is de EBD die de uitvoering van deze regels moet nagaan en verzekeren. Wat het andere personeel betreft, is deze instructie duidelijk: 'De trein wordt altijd begeleid door dezelfde treinbegeleiders die door de eigen *Reichsbahndienst* in het Reich ter beschikking worden gesteld. Daarnaast moet er een betrouwbare treinbegeleider van de buitenlandse administraties in de trein zijn om de taken van de treinbewaker over te nemen'.[139] Om misverstanden tussen Duits en Belgisch personeel op deze treinen te vermijden '(…) is door de buitenlandse dienst een tolk ter beschikking te stellen'.[140] Wanneer een bijzondere trein om één of andere reden moet stoppen, 'moet de verkeersleider die de trein begeleidt de Franse (Belgische) verkeersbeambten onmiddellijk opdracht geven aan het achterliggende station te melden dat de trein tot stilstand is gekomen en hoelang de stilstand naar verwachting zal duren'.[141] De telecommunicatiemiddelen die op de reisweg voorhanden zijn mogen ook niet worden gebruikt om met externen te communiceren. En tot slot: 'In het bereik van de HVD Brussel moeten de dienstregelingen van alle speciale treinen met en zonder speciale regeling altijd onder 'geheim' worden doorgegeven'.[142] De maatregelen zijn dus bijzonder streng te noemen. De instructies zeggen ook: 'De hoofden van de Franse (Belgische) kantoren worden persoonlijk verantwoordelijk gesteld voor de stipte en veilige uitvoering van de reis'.[143] Net zoals het zogenaamde 'militaire vervoer', worden de *Sonderzüge* dus met Belgisch personeel onder strikte Duitse controle en begeleiding uitgevoerd. Het Belgische personeel doet dat tot de grens, waar ze worden afgelost door Duits personeel. Door gebrek aan bronnen, is niet mogelijk het aantal *Sonderzüge* in België exact te bepalen. Waarschijnlijk telde de NMBS zelf de *Sonderzüge* mee in haar algemene cijfers over de 'militaire transporten' in Duitse opdracht.

---

[138] 'Der Zug ist durch einen deutschen Betriebskontrolleur zu begleiten. Dieser hat sich zur Entgegennahme von Anordnungen beim Führer des Sicherheitsdienstes des *Sonderzug*es zu melden und seinen Platz im Zuge an geeigneter Stelle, jedoch nich im Wagen, in dem die führenden Persönlichkeiten reisen, zu wählen'.

[139] 'Der Zug wird stets von den gleichen Zugbegleitbediensteten begleitet, die von der Heimat-Reichsbahndienst des Zuges im Reich gestellt werden. Ausserdem muss ein zuverlässiger Zugbegeleitbediensteter der fremden Verwaltungen im Zuge sein, der die Aufgaben des Zugsicherers zu übernehmen hat'.

[140] '(…) ist durch die fremde Verwaltung ein dolmetscher zu stellen (…)'.

[141] '(…) so beauftragt der den Zug begleitende Betriebskontrolleur den französischen (belgischen) Betriebseamten sofort den zuständigen Fahrdienstleiter oder Blockwärter, dem rückgegelenen Bahnhof unverzüglich zu melden, dass der Zug zum Halten gekommen ist un wie lange der Halt voraussichtlich dauern wird.

[142] 'Im Bezirk der HVD Brüssel sind bei allen Sonderreisen mit und ohne Sondervorschriften die Fahrpläne stets nur unter ‚geheim' nach hier durchzugeben'.

[143] 'Die Vorsteher der französischen (belgischen) Dienstellen sind für die pünktliche und sichere Durchführung der Reise persönlich verantwortlich zu machen'.

4.1.6. Uit de instructies en de getuigenissen blijkt dat de speciale treinen in principe altijd door Belgisch boordpersoneel wordt uitgevoerd. Dat is logisch in die zin, dat het personeel al vanaf het begin de 'militaire treinen' in Duitse opdracht uitvoert en de NMBS de speciale treinen als een deel daarvan beschouwt. Het lijkt waarschijnlijk dat de NMBS voor deze speciale treinen gebruikmaakt van een pool van betrouwbare Belgische machinisten. De Duitse instructies leggen ook op dat enkel 'absoluut betrouwbaar' personeel mag gebruikt worden. Het lijkt ook logisch om dit soort speciale transporten toe te vertrouwen aan boordpersoneel waarvan men zeker is dat die de dienst zal uitvoeren. Na de oorlog zou boordpersoneel getuigd hebben dat sommige deportatietreinen door Duits reservepersoneel werd uitgevoerd.[144] Dat lijkt te worden bevestigd door een naoorlogse getuigenis van hoofdinspecteur Lambrecht van Luik die zegt dat er een Duitse reservegroep klaarstond om in te springen wanneer er geen Belgische machinist beschikbaar was: 'In Kinkempois hadden ze bijvoorbeeld een speciale brigade van machinisten en chauffeurs die ze vrij konden gebruiken en waar de Belgische dienst niet aan kon komen'.[145] Maar het lijkt onwaarschijnlijk dat dit Duits personeel beschikbaar was voor eender welk transport. Opnieuw moet worden benadrukt dat in principe enkel machinisten met kennis van een bepaalde lijn ingezet kunnen worden. Deze verklaring kan mogelijk verwijzen naar zogenaamde condensatielocomotieven. Dit zijn speciale stoomlocomotieven die niet zo zichtbaar zijn vanuit de lucht omdat ze geen rookpluim produceren. Dit type locomotieven reed soms ook in België en kon enkel door Duits personeel worden bestuurd omdat Belgisch personeel daarvoor in principe niet was opgeleid.[146] Verder zijn er geen aanwijzingen dat militaire treinen en deportatietreinen door Duits personeel zelf zouden zijn overgenomen in 1942-1944. Integendeel: de instructies benadrukken dat dit de verantwoordelijkheid is van het Belgische personeel. Zo moeten we besluiten dat hoewel niet helemaal 100% uit te sluiten valt dat Duits personeel een deportatietrein overnam, in principe tijdens de bezetting alle deportatietreinen tot aan de Belgische grens door het Belgische NMBS-personeel werden uitgevoerd.

4.1. Besluit: Er bestaat geen formele besluitvorming binnen de NMBS over de uitvoering van de deportatietreinen. Deze worden beschouwd als een deel van de veel ruimere 'militaire transporten in opdracht van de Duitse bezetter', waarvan het bedrijf en de secretarissen-generaal eerder al hebben geaccepteerd dat ze onvermijdelijk zijn. Het grootste deel van de deportatietreinen zijn *Sonderzüge* of

[144] Verklaring van Jos Decelle aan de auteur dd. 8 september 2023.
[145] 'C'est ainsi qu'à Kinkempois, ils avaient une brigade spéciale de machinistes et chauffeurs dont ils pouvaient disposer librement et le service belge ne pouvait pas y toucher'. 'Déclarations recueillies sur la foi du serment (…)' dd. 20 november 1945, Lambrecht, *Dossier nr. 4645, Paques Victor, Archives de la SNCB. Service du personnel. Dossiers concernant la Deuxième Guerre mondiale,* Rijksarchief.
[146] E-mail Paul Van Heesvelde aan de auteur dd. 2 oktober 2023.

speciale treinen, waarover zo goed als geen archiefbronnen bestaan. Het is zeker dat zo goed als alle deportatietreinen vanuit België tot aan de grens worden uitgevoerd door voor de Duitsers betrouwbaar NMBS-personeel, onder een strikte controle en supervisie van Duitse controleurs en bewakers.

4.2. Politieke gevangenen

4.2.1. Een eerste groep gevangenen die vervoerd wordt met Belgische treinen in Duitse opdracht, zijn de Belgische krijgsgevangenen. Zij worden in 1940 naar Duitsland vervoerd en geleidelijk vanaf later datzelfde jaar ook terug naar België. Dat gebeurt niet met *Sonderzüge* maar valt onder het gewone *Wehrmahtverkehr*, waarschijnlijk omdat krijgsgevangenen onder militaire bevoegdheid vallen.[147] Over de concrete uitvoering weten we weinig. Een personeelsbericht van de NMBS uit februari 1941 roept enkel op om de juiste wagens te gebruiken voor krijsgevangenenvervoer: 'gesloten wagens met kleine luiken'.[148] Ook dit vervoer wordt dus wellicht (minstens deels) uitgevoerd door de NMBS maar wellicht op kosten van de NMBS zelf, omdat het gaat om klassiek militair vervoer in Duitse opdracht (zie 3.2.1 en 3.2.2).

4.2.2. Het eerste grote transport met politieke gevangenen is de trein op 23 juli 1941 van de citadel van Hoei naar het concentratiekamp van Sachsenhausen, met 244 stakers die zijn opgepakt na de werkonderbrekingen in Noord-Franse steenkoolmijnen.[149] Het bevel van 27 augustus 1941 van Gestapo-chef Heinrich Müller om massaal politieke gevangenen naar Duitsland te brengen is de start van de systematische deportaties. Eind 1941 schakelt de deportatiemachine een versnelling hoger, omdat (a) de Belgische gevangenissen vol raken, (b) de Sipo-SD aandringt op zwaardere straffen voor verzetsmensen en (c) het Derde Rijk een groter reservoir aan dwangarbeiders nodig heeft. Het beruchte *Nacht und Nebel* (NN) decreet van 7 december 1941 maakt mogelijk om grote groepen gevangenen zonder individueel *Schutzhaftbefehl* te deporteren. Het legt ook de voorwaarden van de transporten op, inclusief een geheimhouding over de eindbestemming. Er worden in totaal minstens 4895 Belgen als NN-gevangenen gedeporteerd.[150] Het bevel tot deportatie komt van het RSHA uit Berlijn. Voor elke politiek gevangene wordt *een 'Transportzettel für eine Beförderung im Gefangenen-Sammelwagen auf Eisenbahnen'* opgemaakt door de bevoegde Duitse autoriteit bij de Sipo-SD.[151] Ook wordt een *'Bescheinigung für die*

[147] Merkheft über den Wehrmachtverkehr nach, von und in den besetzten Gebieten im Westen, *R 5-ANH. II/87 Reichsverkehrsministerium (Sammlung Kreidler). Betrieb bei den Wehrmachtverkehrsdirektionen Brüssel und Paris 1940 – 1942,* Bundesarchiv Berlin.
[148] Avis 15 E. dd. 18 februari 1941, *Avis Service E,* Arch. NMBS/SNCB.
[149] Dimitri Roden, *Ondankbaar België: de Duitse repressie in de Tweede Wereldoorlog,* Amsterdam, 2018*,* 175.
[150] Denuit-Somerhausen, Christine, 'Le Décret Nacht Und Nebel de Décembre 1941 et Les Prisonniers Politiques Belges: Une Première Approche.' *Cahiers-Bijdragen* XVI, 1994, 17–40.
[151] *Documentatiedossier Jean Verhaegen,* Dienst Archief Oorlogssachtoffers, Rijksarchief.

übernahme des/der Gefangenen' opgemaakt. Deze formulieren reizen mee en zijn als het ware ook een vervoerbewijs. De gepasseerde stations worden nauwkeurig ingevuld met aankomst en vertrek.

4.2.3. De meest betrouwbare richtlijn van het aantal uit België gedeporteerde verzetsmensen is de telling van Patrick Nefors die komt op 16.081.[152] Toch is er nog veel onderzoek nodig om tot een duidelijk totaalbeeld te komen.

Aantal gedeporteerde Belgen in concentratiekampen (niet-volledige lijst)[153]

Naam Concentratiekamp	**Aantal Belgen**
Buchenwald	5745
Neuengamme	2514
Sachsenhausen	2167
Dora-Mittelbau	2184 (Patrick Moreau schat dat er minstens 2500 Belgen in Dora-Mittelbaum geregistreerd worden)[154]
Dachau	2131
Mauthausen	1932
Ravensbrück	1728
Vught	1526
Flossenbürg	1137
Natzweiler-Struthof	648

Er zijn geen cijfers voor alle kampen en er zitten deels overlappende namen tussen. Een volledig overzicht van de deportatietreinen bestaat niet. Hier volgen enkele specifiekere data voor gekende transporten:

- Op 23 juli 1941 vertrekt een eerste treinkonvooi uit de citadel van Hoei naar het concentratiekamp van Sachsenhausen met 244 stakers.
- Op 22 september 1941 vertrekt een treinkonvooi uit België met ongeveer 250 vooral communistische politieke gevangenen vanuit Breendonk en de citadel van Hoei naar het kamp van Neuengamme.
- Tussen september 1941 en augustus 1942 worden ongeveer 600 gevangenen gedeporteerd uit België. Het gaat om 107 gevangenen uit Breendonk en 150 uit Hoei.
- De 109 aangehouden leden van de verzetsgroep de Zwarte Hand worden uit de gevangenis van Antwerpen op 15 maart 1942 via het centraal station met de trein naar de gevangenissen van Sint-Gillis en van Vorst overgebracht. Op

[152] Patrick Nefors, *Camps de concentration.*
[153] Gie van den Berghe, *Getuigen deel I*, Brussel, 1995.
[154] Patrick Moreau, *Systematiek en Willekeur: het verhaal van de politieke gevangenen uit het arrondissement Mechelen,* Antwerpen, 2003, 61.

29 juni 1942 en 18 juli 1942 worden ze in twee groepen via het Luxemburgstation naar de stadsgevangenis van Wuppertal gedeporteerd.[155]

- Op 8 mei 1942 vertrekt het eerste konvooi met Belgische gevangenen (waarvan 120 uit Breendonk) naar Mauthausen. Daarna zijn er nog transporten naar Mauthausen uit België op 5 juni, 30 september en 9 november 1942. In totaal worden er op deze vier transporten 393 gevangenen uit Breendonk gedeporteerd.
- Om de gevangenissen van Sint-Gillis en Hoei te ontlasten, worden na november 1943 ook gevangenen in het Nederlandse kamp Vught geïnterneerd.[156] Hiervoor blijft de *Militärverwaltung* bevoegd (het *Sicherheitshaftbefehl* wordt gebruikt). Vanaf maart 1944 zijn het enkel nog de Sipo-SD gevangenen die in Vught opgesloten mogen worden. Er worden in de gevangenis van Hoei naar schatting 6500 gevangenen opgesloten, waarvan ruim een vijfde naar het Nederlandse concentratiekamp van Vught wordt gedeporteerd.[157]
- De bulk van de deportaties van de 5745 gevangenen die uit België in Buchenwald (of één van de commando's) terechtkomen, gebeuren tussen mei en augustus 1944. In de nacht van 5 op 6 mei 1942 vertrekt een transport met 648 mensen uit Breendonk, ongeveer 250 mensen uit Sint-Gillis en ongeveer 100 uit de gevangenis in Antwerpen.[158] In totaal vervoert de trein 967 politieke gevangenen (waaronder 52 niet-Belgen) via Aarlen, Luxemburg, Koblenz, Fulda, Gotha, Erfurt en Weimar naar Buchenwald.[159] Hiervoor worden goederenwagens gebruikt. Op 20 mei 1944 vertrekt het tweede transport naar Buchenwald, ditmaal met 893 gevangenen (waarvan 44 niet-Belgen) uit een reeks kleinere gevangenissen. De laatste twee transporten naar Buchenwald vertrekken op 19 juni 1944 (575 gevangenen) en 10 augustus 1944 (827 gevangenen).[160] In totaal worden op enkele maanden tijd 3261 gevangenen (waaronder 3097 Belgen) naar Buchenwald gevoerd in vier transporten. Het eigenlijke kamp Buchenwald fungeert voor de meeste Belgen slechts als een doorgangkamp naar zijkampen of werkkampen. Van de 3261 gevangenen van deze transporten in 1944 komen er tussen de 1651 en 2020 in Dora terecht, en 369 in het commando Blankenburg.[161]
- Begin mei 1944 geeft het Duitse militaire bestuur in Brussel op vraag van de Belgische Sipo-SD de toestemming om Belgische gevangenissen te ontruimen.[162] Er zal in dat geval plaats voorzien worden in de kampen Natzweiler in de Elzas en in Buchenwald, en voor de vrouwen in Ravensbrück.

---

[155] Patrick Moreau, *Systematiek en willekeur*, 87.
[156] Dimitri Roden, *Ondankbaar,* 177.
[157] *Idem,* 36.
[158] Peter Scholliers, *'De massale ontruiming van de SS-gevangenissen. De transporten van 8 en 23 mei 1944 naar Buchenwald', Bijdragen tot de Geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog*, VI, 1980, 1, 119-148 *(*121*).*
[159] Idem.
[160] Idem.
[161] Patrick Moreau, *Systematiek en Willekeur*, 59.
[162] Peter Scholliers, *De massale ontruiming.*

- Tussen mei 1943 en maart 1944 worden 1800 Nacht und Nebel-gevangenen naar de Emslandläger overgebracht, voor het merendeel Belgen.[163] Vanaf april 1942, worden de Belgische NN-gevangenen voor het *Sondergericht* in Essen gebracht. De gevangenis van Esterwegen/Papenburg fungeert eerst als NN-kamp. Vanaf maart 1944 is het *Sondergericht* van Oppeln verantwoordelijk voor de NN-gevangenen uit België en Noord-Frankrijk. Eens de Belgen op Duits grondgebied zijn aangekomen, kunnen ze naar verschillende kampen of gevangenissen worden afgeleid. Moreau geeft cijfers van Belgische gevangenen in diverse gevangenissen in Duitsland en Polen.[164] Hij signaleert in zijn werk een reeks kleinere transporten uit België die aankomen in de gevangenis van Gross-Strehlitz. Het gaat onder meer om een transport op 21 april 1944 van dertig personen rechtstreeks uit Brussel[165], een transport op 25 mei 1944 met 80 mensen uit België, en transporten met vrouwelijke gevangenen uit België op 9 april en 25 mei vanuit Luik, op 12 april 1944 uit Brugge en op 12 april 1944 uit Kortrijk. Daarna volgen er nog konvooien vanuit de gevangenis van Sint-Gillis op 10 en 15 mei, en op 1, 4, 7 en 9 juni 1944.[166]
- Op 30 augustus 1944 wordt Breendonk ontruimd. Dit gebeurt met autobussen (131 gevangenen worden vervoerd naar het Nederlandse concentratiekamp Vught). Dat leidt tot laatste transporten van Belgische gevangenen uit Vught naar Sachsenhausen. De meeste transporten komen aan op 2 september 1944, met 218 gevangenen.[167]
- Eén van de laatste transporten van politieke gevangenen vindt plaats op 30 augustus 1944. De trein wordt samengesteld in het station Antwerpen-Dam. De gevangenen voor deze trein komen van verschillende plekken: naast gevangenen uit de Begijnenstraat in Antwerpen worden vanuit Willebroek vlakbij Breendonk ook minstens 141 gevangenen aangeleverd per trein en vanuit de Nieuwe Wandeling in Gent worden gevangenen aangevoerd per vrachtwagen. Het transport vanuit Antwerpen-Dam vertrekt via Breda in Nederland naar Neuengamme. Maar niet alle politieke gevangenen kunnen uiteindelijk worden gedeporteerd. Begin september 1944 draagt de Duitse bevelhebber van het kamp van Beverlo bijvoorbeeld honderden politieke gevangenen over aan de rijkswacht en het Rode Kruis.

4.2.4. De vele mémoires, correspondentie en getuigenissen van politieke gevangenen besteden zelden aandacht aan het proces van de deportatie zelf. De sporadische en anecdotische informatie geeft toch een algemeen beeld. De gevangenen worden meestal met Belgische vrachtwagens tot aan het station gebracht. De gevangenen worden soms gedeporteerd met rijtuigen van derde klasse, soms met goederenwagens en soms met celwagens. De NMBS beschikt in 1940 over vier celwagens, die voor de Eerste Wereldoorlog door het ministerie van Justitie ter

[163] Nikolaus Wachsmann, *Hitlers gevangenissen: de rechtsorde in nazi-Duitsland*, Amsterdam/Antwerpen, 2005, 262.
[164] Patrick Moreau, *Systematiek en willekeur*, 46.
[165] Idem, 47.
[166] Idem, 48.
[167] Idem, 48.

beschikking gesteld worden.[168] Deze celwagens met bouwjaar 1903, hebben één centrale gang en telkens 9 cellen aan weerszijden van het gangpad. Ze hebben een capaciteit van 30 gevangenen elk. Onafhankelijk van het type vervoer, zijn er altijd Duitse bewakers aanwezig in de trein. Soms worden celwagens of rijtuigen geïntegreerd in gewone Belgische reizigerstreinen. Die variatie in het vervoer doet vermoeden dat de NMBS bij de planning gebruik maakt van het beschikbare rollend materieel dat ook betrouwbaar en van goede kwaliteit moest zijn. In oktober 1942 schrijft Rulot bijvoorbeeld nog: '(…) De transporten naar het buitenland mogen enkel wagens gebruiken die voldoen aan de internationale voorwaarden (…)'.[169] We kunnen enkel veronderstellen dat, net als bij de Jodentransporten, rijtuigen derde klasse na verloop van tijd steeds meer worden vervangen door goederenwagens, vooral om veiligheidsredenen.

4.3. Verplicht tewerkgestelden

4.3.1. Algemeen: Op 6 maart 1942 wordt de verplichte tewerkstelling in België ingevoerd. De verordening bepaalt dat iedereen in principe verplicht werk toegewezen kan worden in het ambtsgebied van het Duitse militaire bestuur in België en Nord/Pas-de-Calais. Onder deze verordening valt ook verplicht werk in Noord-Frankrijk voor de door Hitler in maart 1942 bevolen *Atlantikwall*. Op 6 oktober 1942 volgt de verplichte tewerkstelling in Duitsland, voor mannen van 18 tot 50 jaar en (aanvankelijk) ook voor vrouwen van 21 tot 35 jaar. De maatregelen worden uitgevoerd door de Duitse *Werbestellen* en het Belgische Rijksarbeidsambt.[170] De *Organisation Todt* (OT) is verantwoordelijk voor de verplichte arbeid in Noord-Frankrijk aan de Atlantikwall. Het Belgische Rijksarbeidsambt en zijn arbeidsbureaus worden overwegend gecontroleerd door Belgische collaborateurs. De archieven van de *Werbestelle* zijn vernietigd (of meegenomen). In de naoorlogse gerechtelijke onderzoeken naar de Belgische arbeidsbureaus wordt nauwelijks aandacht besteed aan de concrete uitvoering van de deportaties. Onze kennis over de deportatie van Belgische dwangarbeiders is zo mogelijk nog gefragmenteerder dan die over politieke gevangenen.

4.3.2. Dwangarbeiders die zich aanmelden: Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen verplicht tewerkgestelden die zich aanmelden na hun oproeping en zij

---

[168] *Voitures cellulaires: Fiches d'immatriculation 1903,* Arch. NMBS/SNCB. Met dank aan Michel Thiry, vrijwilliger bij de Archief- en Documentatiedienst van de NMBS.

[169] '(…) les transports à destination de l'étranger ne peuvent utiliser que des véhicules répondant aux prescriptions internationales (…)'. Situation des wagons à fin octobre 1942, *Archives de la Société Générale. Soc. Gen. 4e dépôt: nr 593. Dossier concernant les activités de la S.N.C.F.B. et la réquisition allemande de personnel et de matériel dans le secteur des transports,* Rijksarchief.

[170] PV ondervraging Robert van der Heyden, dd. 3 dec 1945, *Gerechtelijk dossier Arbeidsambt Antwerpen, Pak: '1947-1737-1745 3-4', Archief van het militair gerecht,* Rijksarchief; 'Mémoire déposé par Evrard', *Gerechtelijk dossier Robert Tourneur, Arbeidsambt Charleroi, Archief van het militair gerecht*, Rijksarchief.
Zie ook: Jean Culot, 'L'exploitation de la main d'oeuvre belge et le problème des réfractaires', in *Cahiers d'Histoire de la Seconde Guerre Mondiale*, 1970; nr. 1, 33-66.

die onderduiken en worden aangehouden. Bij arbeiders die zich zelf melden worden de reiskosten voorgeschoten of terugbetaald.[171] De *Organisation Todt* doet dat voor de arbeiders in Noord-Frankrijk.[172] Verplicht tewerkgestelde Belgen die op en neer reizen naar hun werkplek, krijgen een *'Marschbefehl'* zodat ze kosteloos met de trein mogen reizen.[173] In de praktijk krijgen verplicht tewerkgestelden die pendelen een soort bewijs (een vordering of réquisitoire) uitgeschreven door de Belgische arbeidsbureaus met vermelding 'mise au travail'.[174] De NMBS neem die kosten dus niet op zich. De betaling voor transporten van dwangarbeiders naar Duitsland wordt georganiseerd en betaald door het Duitse *Mitteleuropäische Reisebüro* (MER). Dit reisagentschap regelde de internationale *Sonderzüge* voor verplicht tewerkgestelden en verschafte blijkbaar het budget voor het transport.[175]

(a) Dankzij de voorbereidingen in de provincie Luik in de zomer van 1942, weten we meer over de concrete afhandeling. Het verslag van de coördinatievergadering in augustus 1942 zegt: 'Op de dag van vertrek zullen deze asocialen waarschijnlijk samenkomen in de bagageruimte van het station van Guillemins. De [Oberfeldkommandantur] zal rechtstreeks contact opnemen met de spoorwegmaatschappij om de nodige lokalen te regelen'.[176] Het verslag toont aan dat de Belgische arbeidsbureaus de lijsten en oproepingen organiseerden, terwijl de Duitse *Werbestellen* bij de *(Ober)Feldkommandanturen* de zaak praktisch regelden met de NMBS. Wanneer de Duitsers een verzamellokaal in het station bestellen kunnen we veronderstellen dat ze ook het treinstel bestellen via de EBD in Brussel, goedgekeurd door de HVD. Dit toont ook dat treinen voor verplicht tewerkgestelden kort voordien worden besteld. In dit specifieke geval wordt het aantal te deporteren mensen in de latere namiddag van 25 augustus 1942 doorgegeven voor een transport voorzien in de vroege ochtend van 27 augustus.

(b) Individuele verplicht tewerkgestelden kunnen soms via het gewone reizigersverkeer van pendelaars vertrekken. Voor collectieve vertrekken van grote groepen naar Duitsland worden wel *Sonderzüge* besteld. Historicus Frank Seberechts noemt dit *Arbeitssonderzüge*, die helemaal zijn voorbehouden aan verplicht

---

[171] Communicatie A26 s.d. van F.J. Hendriks (Rijksarbeidsambt), *Gerechtelijk Dossier Office du Travail Nivelles (doos 225),* Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.

[172] Directeur Thirion (Arbeidsbureau Luik) aan Oberleutnant Wanke (*Werbestelle*) dd. 25 setember 1942, *Gerechtelijk Dossier 1412/2/46 Office du Travail Liège Doos 2,* Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief*;* Document 'Mise au travail à des travaux du littoral' dd. 13 april 1944, *Gerechtelijk Dossier 1412/2/46 Office du Travail Liège Doos 2,* Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.

[173] Archief Arbeidsambt Nijvel 27 februari 1943, *Gerechtelijk Dossier Office du Travail Nivelles (doos 225),* Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.

[174] Brief Arbeidsbureau Nijvel aan het Rijksarbeidsambt dd. 18 september 1942, *Gerechtelijk Dossier Office du Travail Nivelles doos 227, Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.*

[175] Bericht 16 C, dd. 2 maart 1942 – '*Transport sur les lignes belges d'ouvriers engagés soit en Allemagne par l'industrie allemande, soit en France par la Wehrmacht*'. Verschaft aan de auteur door Paul Van Heesvelde.

[176] 'Le rassemblement de ces asociaux, le jour du départ, se fera vraisemblablement à la salle des bagages de la gare des Guillemins, l'[Oberfeldkommandantur] se mettra directement en rapport avec la Société des Chemins de fer, pour disposer du local nécessaire'. PV vergadering 14 augustus 1942 in de OFK van Luik, *Dossier nr. 4262, Delcourt Arthur,* SNCB-RA.

tewerkgestelden.[177] Historicus Frans Selleslag vermeldt dat eens de grote transporten beginnen, het vervoer zelfs wat stropt. Het probleem ontstaat '(…) doordat de meeste speciale treinen, die normaal voor het transport van de arbeiders moesten dienen, voor het troepentransport werden ingezet'.[178]

4.3.3. Werkweigeraars en onderduikers die worden aangehouden zitten in een heel andere situatie. Het lijkt onwaarschijnlijk dat zij de reiskost terugbetaald krijgen. Wellicht wordt hier gebruik gemaakt van het systeem dat niet verschilt met de bestelling van een trein voor het transport van politieke gevangenen. Of er veel bewaking aanwezig is tijdens het transport van dwangarbeiders, is niet duidelijk. De reis naar Noord-Frankrijk wordt in elk geval altijd begeleid door een *Transportführer* van de *Oberzugleitung*.[179] Wellicht zijn wel altijd Duitse begeleiders en bewakers aanwezig, zeker als het om aangehouden werkweigeraars gaat.

4.3.4. Historicus Frank Seberechts stelt dat de eerste terminus op Duitse bodem voor de Belgische arbeiders vaak de stad Aken is.[180] In Aken moeten de arbeiders naar het arbeidsbureau stappen waar ze wat voedsel krijgen en vervolgens worden ingedeeld in groepen naar Noord-Duitsland, Zuid-Duitsland of Berlijn en omgeving. Vanuit Aken vertrekken ze dan met andere treinen naar hun bestemming. De trajecten verschillen te erg om ze helemaal in kaart te brengen. Arbeiders uit het noorden van België, reizen soms via het Nederlandse net.[181] Opgemerkt moet worden dat niet alle verplicht tewerkgestelden per trein reizen, maar soms ook met de bus. Zo wordt arbeider Arthur Henderix uit Rijkel met honderdvijftig anderen op 18 juni 1944 van Luik naar Oberhausen gebracht.[182] Hoogstwaarschijnlijk is het gebruik van een bus toch zeer uitzonderlijk en heeft dit alles te maken met het late tijdstip van de oorlog, op een moment dat het Duitse militaire treinverkeer op Belgisch grondgebied opnieuw piekt (zie punt 5.6.1.).

4.3.5. Net als voor andere deportatietreinen, vonden we hier geen sporen van protesten vanuit het personeel. Er is enkel het volgende citaat uit een naoorlogse verklaring van vervoersinspecteur Victor Paques uit Luik: 'Vanaf 31 oktober 1942 vertrok er elke week een trein van de groep naar Duitsland om dwangarbeiders te vervoeren; deze trein werd geladen in Angleur, waar de ongelukkigen die arriveerden vanuit andere lijnen urenlang moesten wachten; degenen uit de regio moesten zich ook enkele uren voor vertrek aanbieden voor controle; er deden zich bijzonder schrijnende taferelen voor. Zodra deze trein vertrok, en ook tijdens de incidenten in december 1942, drong ik erop aan dat de Duitsers deze treinen zouden laten slepen door Duits personeel en niet door Belgisch personeel; ik voerde aan dat het wreed was om deze verplichting op te leggen aan ons personeel die door de gedeporteerden en hun families werden vervloekt; maar de inspanningen van de heren Lambrecht en

[177] Frank Seberechts, *Hier gaat alles*, 70.
[178] Frank Selleslagh, *De tewerkstelling,* 64.
[179] Brief Arbeidsbureau Nijvel aan het arbeidsbureau Brugge dd. 17 februari 1943, *Gerechtelijk Dossier Office du Travail Nivelles (doos 225),* Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.
[180] Frank Seberechts, *Hier gaat alles*, 66.
[181] Idem, 69.
[182] Idem, 60.

Fontaine in die zin mochten niet baten'.[183] We leren dat het gaat om een trein die is opgenomen in de dienstregeling. Het betreft daarom wellicht verplicht tewerkgestelden die zich aanmelden na hun oproepingsbevel. Of werkelijk gevraagd is dat Belgisch personeel van deze opdracht ontheven kan worden kan niet bevestigd worden. Daarom is deze verklaring vooral interessant omwille van de argumentatie die wordt gebruikt. Paques gebruikt niet het argument dat deze opdracht tegen de vaderlandse plicht ingaat. Hij gebruikt enkel morele argumenten: het is schadelijk voor het NMBS-personeel. Ofwel is de inspecteur blind voor het meer fundamentele probleem, ofwel denkt hij dat het morele argument meer effect zal sorteren.

4.4. Joden en Roma (raciaal gedeporteerden)

4.4.1. De anti-Joodse wetgeving in België steunt op 17 Duitse Verordeningen. De Belgische secretarissen-generaal accepteren dat Belgische overheden deze Duitse maatregelen uitvoeren. Het toonaangevende Vast Comité van de Raad van Wetgeving komt tot de vaststelling dat de eerste Duitse anti-Joodse Verordeningen van 28 oktober 1940 ongrondwettelijk zijn, maar dat Belgische overheden ze toch moeten uitvoeren. Volgens de redenering worden de Belgische overheden geconfronteerd met een vorm van opeising, waartegen ze zich niet kunnen verzetten. Die interpretatie steunt op de feitelijke militaire macht van de bezetter. Een zogenaamde 'passieve medewerking' is in die context toegestaan, of liever: onvermijdelijk. Eigenlijk beslist de Belgische nationale overheid hier dat men de administratieve en economische samenwerking in het nationale belang niet op het spel wil zetten om in het verweer te gaan tegen deze anti-Joodse maatregelen. Deze redenering past volledig in de politiek van het minste kwaad en de Galopin-doctrine en ligt dus in de lijn van de houding van de NMBS tegenover het uitvoeren van het Duitse militaire vervoer.

4.4.1. Midden december 1940 wordt een grote groep buitenlanders – overwegend Joden – uit het arrondissement Antwerpen met treinen naar Limburg getransporteerd. De Duitsers baseren zich voor deze maatregel op hun verordening van 12 november van 1940, waardoor ze een verblijfsbeperking aan deze buitenlanders kunnen opleggen. De Antwerpse provincie- en gemeentebesturen en de lokale politie voeren uit. Het transport gebeurt met negen treinen tussen 21 december 1940 en 12 februari

[183] 'À partir du 31.10.1942, un train fut mis en marche, chaque semaine, au départ du groupe, pour l'Allemagne, pour le transport des travailleurs obligatoires ; ce train prenait charge à Angleur, où des malheureux venus des diverses lignes aboutissantes, attendaient pendant des heures ; ceux de la région devaient d'ailleurs de présenter eux-mêmes pour le contrôle, plusieurs heures avant le départ ; ils se produisait des scènes particulièrement pénibles. Dès la mise en marche de ce train, comme aussi à l'occasion des incidents du mois de décembre 1942, j'ai insisté pour que les allemands fassent remorquer ces trains par du personnel allemand et non par du personnel belge ; je faisais valoir qu'il était cruel d'imposer une telle obligation à nos agents, contre qui se retournait, en partie, la malédiction des déportés et de leurs familles ; les démarches, dans ce sens, de m. Lambrecht et de m. Fontaine ne devaient pas aboutir'. *Dossier nr. 4645, Paques Victor,* SNCB-RA.

1941.[184] Die treinen rijden vanuit Antwerpen naar Hasselt. De politie brengt deze buitenlanders samen voor een eerste transport, dat mee begeleid wordt door twee Duitse officieren en tien militairen.[185] De daaropvolgende acht transporten worden begeleid door het Vlaamse Rode Kruis en een of twee Antwerpse politiemannen.[186] De eerste trein vertrekt op 21 december 1940 vanuit het Zuidstation in Antwerpen met 212 volwassenen en 24 kinderen naar Sint-Truiden.[187] In de weken erna, volgen geleidelijk gelijkaardige transporten, op 2 januari 1941, 4 januari, 9 januari, 11 januari, 18 januari, 25 januari en 1 februari. Het transport van 1 februari 1941 naar Oostham wordt afgeleid naar Kwaadmechelen omdat er een besmettelijke ziekte heerst onder de gedeporteerden. De tiende trein die gepland was voor 25 februari wordt geannuleerd.

(a) Hoogstwaarschijnlijk worden ook buitenlanders (in hoofdzaak Joden) uit andere provincies naar Limburg overgebracht want er worden uiteindelijk 8609 uitwijzingsbevelen opgesteld, waar nog enkele honderden kinderen bijgeteld moeten worden. Waarschijnlijk worden tussen 2433 (Schram) en 3401 (Seberechts) Joden als gevolg van deze maatregel met de trein naar Limburg overgebracht.[188] Volgens Dorien Styven en Veerle Vanden Daelen wordt 65,74% van deze naar Limburg uitgewezen Joden nadien gedeporteerd naar Auschwitz-Birkenau.[189]

(b) De NMBS is hier deel van de ruimere Belgische uitvoering van deze Duitse maatregel. Waarschijnlijk bestellen de Belgische overheden deze treinen zelf. Het zijn immers de provinciale besturen die de operatie coördineren. In het voorjaar van 1941 wijzigt opnieuw het beleid. Nu moeten de Joden verplicht gehuisvest worden in vier steden: Antwerpen, Brussel, Charleroi of Luik. Vanaf maart en april 1941 keren Antwerpse Joden van Limburg terug naar Antwerpen, opnieuw met de trein. Bij deze hele operatie moeten de buitenlandse Joden de reiskaartjes voor hun terugkeer zelf betalen. Indien dat niet lukt, schiet de Commissie voor Openbare Onderstand (COO) het kaartje voor.

---

[184] Dorien Styven & Veerle Vanden Daelen, 'The "Antwerp specificity". Differences in deportation numbers', in *BTNG/RBHC/JBH,* nr. 1, 2024, paginering nog niet bekend.
[185] Brief van hoofdcommissaris Zwaenepoel aan de procureur des Konings Antwerpen, dd. 25 december 1940, *Dossier nr. 9 Briefwisseling met den Feldkriegsgerichtsrat, Archief Parket Antwerpen*, Rijksarchief.
[186] Idem; Brief van hoofdcommissaris Zwaenepoel aan de procureur des Konings Antwerpen, dd. 25 december 1940, *Dossier nr. 9 Briefwisseling met den Feldkriegsgerichtsrat,* Archief Parket Antwerpen, Rijksarchief.
[187] Frank Seberechts, 'De wegvoeringen naar Limburg: december 1940-augustus 1941', in Rudi van Doorslaer (e.a.), *Gewillig België,* 370-374 (371).
[188] Laurence Schram, 'De 'Joodse' archieven van het Provinciebestuur Antwerpen', in *Les Cahiers de la Mémoire contemporaine*, Brussel, 2002; Frank Seberechts, *De wegvoeringen*, 372.
[189] Dorien Styven & Veerle Vanden Daelen, *The "Antwerp specificity"*.

4.4.2. Verplichte tewerkstelling van Joden: Een deel van de misleidende verwarring over de uitroeiing, is dat de eerste deportaties van Joden uit België plaatsvinden in het kader van de verplichte tewerkstelling. De Duitse militaire overheid publiceert op 11 maart 1942 een verordening voor de tewerkstelling van Joden, op 8 mei 1942 gevolgd door een uitvoeringsverordening. Deze tewerkstelling zal in de komende maanden gaan overlappen met de deportaties naar Auschwitz-Birkenau.

(a) De verplichte tewerkstelling van Joden wordt georganiseerd door de *Organisation Todt* (OT), de Duitse *Werbestelle* en de Belgische arbeidsbureaus.[190] Ook de Vereniging van Joden in België (VJB) speelt een rol. Op 22 juni 1942 wordt beslist dat de organisatie een 'plaatsingsbureau' zal installeren naast de regionale arbeidsbureaus. Ook wordt onder meer een *Office Juif de Réadaptation et de Placement* (OJRP) opgericht.[191] Deze Joodse instellingen contacteren bedrijven en proberen ook opleidingen voor Joodse arbeiders te regelen. De slachtoffers worden dus op een perfide manier mee in het bad getrokken om de verplichte tewerkstelling niet als een bedreiging maar als een kans te zien.

(b) Een klein deel van de opgeroepen Joden wordt in die periode ook tewerkgesteld in België. In Luik worden 1154 Joden na medische proeven geselecteerd voor tewerkstelling en een klein deel wordt tewerkgesteld in ruim 15 grote firma's in de regio en ook in de steenkoolmijnen, terwijl het arbeidsambt in Charleroi na 27 juni 1942 55 Joden plaatst in een werf in Bouffioulx.[192] Tegelijk plaatst het arbeidsambt Luik enkele honderden vrouwen in de FN Herstal fabrieken in Luik.

(c) In totaal 2252 Joden uit België (waarvan ongeveer 2/3de uit Groot-Antwerpen) zullen naar werkkampen van de *Organisation Todt* in onder meer Dannes, Camiers, Condette, Hardelot, les Mazures en Étaples in Noord-Frankrijk gedeporteerd worden. Dat gebeurt met treinen uit Antwerpen op 13 juni, 14 en 18 juli, 5 en 15 augustus en 12 september 1942.

(d) In Antwerpen, moeten 1650 Joden worden opgeroepen voor tewerkstelling in Noord-Frankrijk. Deze oproepen worden door de Antwerpse politie bezorgd. Het bevel vermeldt wel de tewerkstelling voor de OT, maar niet dat het gaat om Noord-Frankrijk. Op 13 juni 1942 vertrekt het eerste transport van het Centraal Station in Antwerpen met 320 Joodse arbeiders (op 367 opgeroepenen).[193] Op 14 en 18 juli 1942 vertrekken uit Antwerpen opnieuw respectievelijk 249 (op 532 opgeroepenen) en 292 (of 293, op 1033 opgeroepenen) Joden.[194] Op 26 juni 1942 vertrekt het eerste

[190] Frank Seberechts, 'Spoliatie en verplichte tewerkstelling', in Rudi Van Doorslaer e.a., *Gewillig België,* 403-479.
[191] Thierry Rozenblum, *Une cité si ardente ... Les Juifs de Liège sous l'Occupation (1940-1944),* Bruxelles, 2010 (93).
[192] Frank Seberechts, *Spoliatie en verplichte tewerkstelling*, 449.
[193] Idem, 457.
[194] Idem, 458.

en meteen laatste treintransport uit Brussel met Joden naar de werkkampen in Noord-Frankrijk. Aan boord zijn 'slechts' ongeveer 86 Joden.[195] Dat transport verloopt niet naar wens, maar de verbeteringen die afgesproken worden zullen nooit meer uitgevoerd worden.[196] Dat men afziet van transporten ligt waarschijnlijk deels aan het feit dat de Brusselse burgemeesters weerstand bieden.[197]

(e) Dan is er ook nog een transport uit Charleroi op 31 juli 1942, waarbij maximaal 375 Joden gedeporteerd worden van het station Charleroi-Zuid naar het kamp in Dannes-Camiers.[198] Minstens een deel van deze treinen wordt begeleid door Duitse militairen, want er is bijvoorbeeld de verklaring dat in Doornik één van de Joden die zich meldt voor verplichte tewerkstelling wordt geweigerd door de Duitse officier die het transport begeleidt.[199]

(f) Op 3 augustus 1942 – de dag voor het eerste transport naar Auschwitz-Birkenau vanuit Mechelen - vertrekt er nog één laatste transport van Joden naar Noord-Frankrijk vanuit het station Luik-Guillemins.[200] Voor dit transport, melden zich slechts 141 van de 250 opgeroepen Joden. Zij worden vanuit het arbeidsbureau naar het station Luik-Guillemins gevoerd waar ze plaatsnemen in een reizigerstrein met rijtuigen derde klasse (die waarschijnlijk voor alle bovenvermelde transporten worden gebruikt).[201] Overigens wordt dit laatste vertrek wel degelijk opgemerkt in de clandestiene pers. *La Libre Belgique* besteedt er op 1 september 1942 aandacht aan: '*quelles scènes atroces*!'.

(g) Vanuit Antwerpen vertrekken de laatste transporten naar Noord-Frankrijk op 5 augustus, 14 augustus en 12 september, met respectievelijk 316, 308 en 40 Joden aan boord. Deze deportaties overlappen chronologisch met de deportaties naar Auschwitz-Birkenau. Alle treinen naar Noord-Frankrijk rijden naar werkkampen aan de Franse kust, meestal het kamp Dannes-Camiers. Enkel de trein uit Antwerpen van 18 juli 1942 rijdt naar Les Mazures.

Van de 12.000 Joden die een 'arbeidsbevel' krijgen dienen er zich uiteindelijk 4023 aan. Specifiek tussen 27 en 31 oktober 1942 worden 2252 mannen naar Noord-Frankrijk en de Franse Ardennen gevoerd, naar een tiental werkkampen. Daarvan zullen er uiteindelijk 1300 naar Auschwitz-Birkenau gedeporteerd worden via de twee transporten van 31 oktober 1942. Deze dubbeltransporten passeren niet via Mechelen

[195] Idem, 447.
[196] Sophie Vandepontseele, 'Le travail obligatoire des Juifs en Belgique et dans le Nord de la 'rance', in Jean-Philippe Schreiber et Rudi Van Doorslaer (dir.), *Les Curateurs du ghetto,* 201-205, 229.
[197] Frank Seberechts, *Spoliatie en verplichte tewerkstelling*, 448.
[198] Idem, 455.
[199] Idem, 455.
[200] Thierry Rozenblum, *Une cité si ardente,* 96.
[201] Idem, 97; Interview Michal Wolf (Inv.191), Archief Stichting Auschwitz.

of de Dossinkazerne maar via het station Muizen, vlakbij Mechelen.[202] In dit geval, moeten de Joden die deze transporten moeten aanvullen vanuit de Dossinkazerne naar het station van Muizen gaan. De meerderheid van de daarna nog resterende Joodse dwangarbeiders – zoals Joden met de Belgische nationaliteit en zij die met niet-Joden gehuwd waren – worden hetzij via Drancy gedeporteerd in de lente van 1944 of bevrijd in Frankrijk in Augustus 1944.[203]

4.4.3. De deportaties naar Auschwitz-Birkenau worden in het voorjaar van 1942 in het grootste geheim voorbereid. Op een vergadering van 4 maart 1942 in Berlijn krijgt Kurt Asche, hoofd van het referaat Joodse aangelegenheden bij de Sipo-SD in Brussel, te horen dat de Joden uit België naar Auschwitz-Birkenau moeten worden gedeporteerd. De invoering van de gele Jodenster in België in mei 1942 maakt deel uit van dat proces. Op een vergadering van 11 juni 1942 in Berlijn, geeft Adolf Eichmann de eerste quota aan de verantwoordelijken van de SS voor België, Frankrijk en Nederland. Voor België moeten in eerste instantie 10.000 Joden worden gedeporteerd. Tijdens deze vergadering wordt gezegd dat het transportmaterieel voor België nog moet worden 'opgelost'. Er wordt voorzien dat er tien treinen nodig zijn voor de 10.000 Joden, waarvan er vanaf 13 juli 1942 drie per week zouden moeten vertrekken.[204] De coördinatie en bevelvoering van de deportatie- en uitroeiingsoperatie gebeurt door het RSHA en in België door de afdeling Joodse aangelegenheden van de Sipo-SD in Brussel. Ook de VJB wordt voor de praktische uitvoering ingeschakeld.

4.4.4. Als verzamelplek wordt de Dossin Kazerne in Mechelen gekozen. Naast de centrale ligging heeft deze plaats ook het voordeel van een verbindingsspoor naar het Keerdok in Mechelen, dat gebruikt werd voor het ophalen van bulkgoederen en dat rechtstreeks toegang geeft tot het Belgische spoorwegennet. Eind juli 1942 worden de eerste Joden opgeroepen zich met een *Arbeitseinsatzbefehl* getekend door de Sipo-SD, maar afgeleverd door de VJB, te melden in de Dossinkazerne.[205] Uitleg waarom de verzamelplek veranderd is, wordt niet gegeven. De officiële reden blijft: zich aanmelden voor vertrek naar een werkkamp in Duitsland. De eerste Joden melden zich in Dossin op 27 juli 1942. Het eerste transport naar Auschwitz-Birkenau vertrekt op 4 augustus 1942.

4.4.5. De steekkaarten van Joden in België die de Sipo-SD samenstelt, zullen uiteindelijk 58.186 namen bevatten. Daarvan worden uiteindelijk 25.490 Joden gedeporteerd naar Auschwitz-Birkenau. Ruim 9500 van hen worden tewerkgesteld

[202] Laurence Schram, *Dossin,* 230.
[203] Dorien Styven en Veerle Vanden Daelen, *The "Antwerp specificity" (…).*
[204] Hilberg Raul, *Sonderzüge nach Auschwitz*, Mainz, 1981.
[205] Thierry Rozenblum, *Une cité si ardente,* 95-96.

terwijl de overigen meteen worden vermoord.[206] Van deze 9500 zijn er in 1945 nog slechts 1257 mensen in leven.

Tabel dodentransporten

1	4 augustus 1942	999 mensen aan boord (waarvan 832 zich aangemeld met een oproepingsbevel). Eén persoon ontsnapt, maar wordt weer opgepakt en gedeporteerd.
2	11 augustus 1942	1000 mensen, waarvan 839 aangemeld met een oproepingsbevel.
3	15 augustus 1942	1000 mensen, waarvan 739 aangemeld met een oproepingsbevel.
4	18 augustus 1942	999 mensen, waarvan 124 aangemeld met een oproepingsbevel. Eén persoon ontsnapt maar wordt weer opgepakt en gedeporteerd.
5	25 augustus 1942	996 mensen, waarvan 487 aangemeld met een oproepingsbevel.
6	29 augustus 1942	1000 mensen, waarvan 823 aangemeld met een oproepingsbevel.
7	1 september 1942	1000 mensen, waarvan 73 aangemeld met een oproepingsbevel.
8	8 september 1942	1000 mensen, waarvan 107 aangemeld met een oproepingsbevel.
9	12 september 1942	1000 mensen, niemand heeft zich aangemeld met een oproepingsbevel. Vanaf nu zal niemand zich nog aanmelden met dat bevel: iedereen is vanaf nu dus aangehouden.
10	15 september 1942	1047 mensen
11	26 september 1942	1742 mensen
12	10 oktober 1942	1000 mensen. Twee mensen ontsnappen.
13	10 oktober 1942	681 mensen. Zes mensen ontsnappen.

[206] Laurence Schram, *Dossin. Wachtkamer van Auschwitz*, Brussel, 2018, 9.

14	24 oktober 1942	998 mensen, van wie er drie ontsnappen.
15	24 oktober 1942	477 mensen. Drie mensen ontsnappen; een ervan wordt weer aangehouden en gedeporteerd
16	31 oktober 1942	1000 mensen, 183 mensen ontsnappen, 70 worden opnieuw aangehouden en gedeporteerd.
17	31 oktober 1942	938 mensen. 64 mensen ontsnappen, 31 ervan worden weer aangehouden en gedeporteerd.
18	15 januari 1943	945 mensen komen aan. 52 mensen ontsnappen, 22 van hen worden weer aangehouden en gedeporteerd.
19	15 januari 1943	612 mensen komen aan. 15 mensen ontsnappen, 5 van hen worden weer aangehouden en gedeporteerd.
20	19 april 1943	1395 mensen komen aan. 236 mensen ontsnappen, 26 van hen worden neergeschoten en 90 van hen worden weer aangehouden en gedeporteerd.
21	31 juli 1943	1553 mensen komen aan. Negen mensen ontsnappen, vier worden neergeschoten en twee mensen worden opnieuw aangehouden en gedeporteerd.
22A	20 september 1943	632 mensen komen aan. Acht mensen ontsnappen, drie van hen worden aangehouden en gedeporteerd.
22B	20 september 1943	793 mensen komen aan. Eén persoon ontsnapt.
23	15 januari 1944	654 mensen komen aan. Vijf mensen ontsnappen, vier van hen worden weer

		opgepakt en gedeporteerd en de vijfde wordt gedood.
Z-Transport (Zigeuner Transport)	15 januari 1944	352 mensen (Roma) vertrekken. Eén persoon sterft aan boord.
24	4 april 1944	624 mensen komen aan. Twee mensen ontsnappen, maar worden weer opgepakt en gedeporteerd.
25	19 mei 1944	508 mensen komen aan.
26	31 juli 1944	563 mensen komen aan.

(a) Maar liefst zeventien transporten vinden plaats tijdens de eerste maanden: tussen het eerste transport op 4 augustus 1942 en het laatste transport van 1942 op 31 oktober. Men maakt in de zomer van 1942 gebruik van grootschalige razzia's, vier in Antwerpen en één in Brussel.

(b) Er zijn in totaal 586 ontsnappingen (sommige mensen ontsnappen meerdere malen) waarvan 31 slachtoffers worden neergeschoten en 233 opnieuw worden gedeporteerd (322 mensen kunnen dus werkelijk ontsnappen).[207]

(c) Het feit dat in het 16de en 17de transport – beiden op 31 oktober 1942 – zoveel mensen ontsnappen, heeft hoogstwaarschijnlijk te maken met het feit dat het hier voor een groot deel gaat om de tewerkgestelde Joodse mannen in Noord-Frankrijk. Zij worden vanuit Dannes-Camiers eerst naar Mechelen gedeporteerd met rijtuigen derde klasse, waarna er rijtuigen in de Dossin Kazerne worden toegevoegd. Onder de mannen van het kamp Dannes-Camiers circuleren geruchten over de mogelijk fatale eindbestemming van de transporten naar het oosten. Bovendien gaat het hier om mannen wiens familie niet bij hen in de trein zit. Zij beschikken dus over zowel het profiel als de motivatie om actie te ondernemen.

(d) Met het tweede dubbelkonvooi van 31 oktober 1942, waarbij ook de Joodse OT-arbeiders uit Noord-Frankrijk worden opgenomen, zijn er minder dan 17.000 Joden gedeporteerd terwijl het vooropgestelde doel op dat moment 20.000 was. Na de laatste grote razzia in Luik van 25 september 1942 gaat men over tot individuele

[207] Laurence Schram, *Dossin,* 30-33.

aanhoudingen. Die worden in hoofdzaak uitgevoerd door de Duitse politiediensten met behulp van Belgische collaborateurs.[208]

(e) Uiteindelijk kan ongeveer de helft van de Joden die in 1940 geregistreerd is aan deportaties ontsnappen, wat betekent dat na de zomer van 1942 ongeveer 15.000 Joden ofwel kunnen onderduiken in België, België ontvluchten of zelfs in de legaliteit overleven. Nationaliteit heeft een grote impact op de overlevingskansen: ongeveer 75% van de Joden met de Belgische nationaliteit kan overleven terwijl dat bij de andere nationaliteiten maar 50% is. De Belgische Joden zijn lang vrijgesteld van deportatie en worden pas op 20 september 1943 gedeporteerd.

4.4.6. De Dossinkazerne is als *SS-Sammellager* een soort 'verzamelkamp'. Eens het kampbestuur vaststelt dat er voldoende gevangenen aanwezig zijn, wordt de Sipo-SD in Brussel op de hoogte gesteld. Op die manier volgt het ritme van de transporten het ritme van de aanmeldingen en later de aanhoudingen. Het hoofd het van referaat Joodse Zaken van de Sipo-SD Kurt Asche informeert daarop zijn oversten bij het RSHA in Berlijn die een datum van vertrek bevestigen.[209] De Brusselse afdeling Joodse Zaken bestelt na de bevestiging van het RSHA de *Sonderzug* bij de EBD-Brussel.[210] Het kampbestuur zelf wordt pas twee tot vier dagen op voorhand gewaarschuwd: net genoeg tijd om een repetitie te organiseren met de gevangenen, om het proces van instappen efficiënt te laten gebeuren.[211] Het laatste treintransport vanuit Dossin vertrek op 31 juli 1944 met 563 mensen. De mensen die daarna nog worden binnengebracht zullen niet meer gedeporteerd worden. De kampleiding vlucht weg in de nacht van 3 op 4 september 1944 en laten minstens 550 mensen in de Kazerne achter.

4.4.7. Het gaat om een reis van circa twaalfhonderd kilometer die twee tot drie dagen in beslag neemt. De Joden op deze treinen bevinden zich niet in een situatie van *Schutzhaft* (RSHA) of *Sicherheitshaft* (Militaire overheid). De Joden en Roma in de Dossin kazerne, of ze zich nu aangemeld hebben of zijn aangehouden, vallen niet onder een aanhoudingsbevel. Er is dus geen gerechtelijke procedure met een uitspraak zoals dat vaak (niet altijd) wel het geval is bij politieke gevangenen of een wettelijk kader zoals bij de verplicht tewerkgestelden.

(a) De transporten van Joden, Roma en Sinti worden met de code 'Da' aangeduid. De code 'Da' is de internationale code die ook in andere bezette gebieden wordt gebruikt voor de transporten van Joden en soms ook van Roma en Sinti. De code staat wellicht voor 'Deutsche Aussiedler' of mogelijk ook 'Dürchgangszug für

[208] Insa Meinen, *De Shoah in België*, Antwerpen, 2011, 242.
[209] Marc Michiels en Mark van den Wijngaert, *Het XXste transport naar Auschwitz. Ongelijke strijd op leven en dood*, Antwerpen, 2019, 117.
[210] Marion Schreiber en Jan Gielkens, *Stille rebellen: de overval op deportatietrein nr. 20 naar Auschwitz*, Amsterdam/Antwerpen, 2001, 87.
[211] Laurence Schram, *Dossin,* 43.

Aussiedler' (Aussiedler betekent emigranten of uitwijkelingen).[212] De generieke term 'Aussiedler' illustreert uiteraard de geheimhouding die men wil creëren. Het bijzonder ongevalsverslag in dit dossier heeft het over 'Jodenvervoer Mechelen Nekkerspoel – Duitschland via Visé'.[213]

(b) De treinen worden bewaakt door tussen de vijftien en twintig leden van de Duitse Schutzpolizei.[214] Enkele dagen voor een transport zal vertrekken, komt deze lokale politie uit Duitsland in de Dossin kazerne aan. Als gevolg van het tegenhouden van het 20ste transport, wordt vanaf het 21ste transport (dat van 31 juli 1942) de bewaking versterkt. Twee werknemers van de Jodenafdeling van de Brusselse Sipo-SD (Siegburg en Nolle) begeleiden vanaf nu de transporten, tot de stad Aken.[215] Ook enkele Vlaamse collaborateurs zouden de transporten tot Aken mee begeleiden.[216]

(c) Voor de eerste 19 konvooien worden reizigersrijtuigen van de derde klasse gebruikt. Dat zijn dus rijtuigen met een minimum aan comfort: ze hebben zitbanken, ramen en een treeplank. Omwille van het relatief hoge aantal ontsnappingen (met name 327) wordt overgeschakeld op goederenwagens.[217]

(d) De eerste transporten vertrekken nog niet vanop het treinspoor dat langs de Dossinkazerne loopt maar wel vanuit het station van Mechelen of van Muizen (nabij Mechelen). De Joodse geïnterneerden worden daarom per vrachtwagen en soms te voet naar het station van Mechelen gebracht.[218] Het vertrek vanuit Muizen heeft mogelijk te maken met het feit dat het 16de en 17de konvooi tewerkgestelde Joden uit Noord-Frankrijk deporteert, en deze treinen passeren via Muizen en niet via de Dossinkazerne.[219] In Muizen bevindt zich ook het dichtstbijzijnde rangeerterrein bij Mechelen. Het duurt blijkbaar enkele maanden om vast te stellen dat vele honderden mensen vervoeren naar een station in de buurt niet efficiënt is, waarna de Sipo-SD de NMBS expliciet opdraagt de treinstellen direct aan de Dossinkazerne klaar te zetten.

---

[212] En dus niet 'Deutsche Arbeitseinsatz' zoals werd gespeculeerd in: Nico Wouters, *Het transport van de Joden.* Zie: Andreas Engwert & Susanne Kill (Hrsg.), *Sonderzüge,* 48-49 en informatie bezorgd aan de auteur door Paul Van Heesvelde dd. 15 oktober 2023.
[213] Nota Groepsdirectie Ongevallen aan Rulot dd. 23 april 1943, Dossier nr. 308 (A1052/43) dd. 27 april 1943, *Dossiers 727-2729 Sabotages 1943,* Ach. NMBS/SNCB.
[214] Marion Schreiber en Jan Gielkens, *Stille rebellen,* 177; Verklaring van Otto Siegburg aan de Substituut van de Krijgsauditeur dd. 15 augustus 1948 (document nr. 98), *Gerechtelijk Dossier Otto Siegburg dossier II/A, Archief Militair Gerecht,* Rijksarchief.
[215] PV ondervraging Hans Berlin dd. 13 februari 1948 (doc. nr. 23), *Gerechtelijk Dossier Otto Siegburg dossier II/A, Archief Militair Gerecht,* Rijksarchief.
[216] Marie-Anne Weisers, *La justice belge, les bourreaux allemands et la Shoah,* Bruxelles, 2020, 178-181.
[217] Laurence Schram, *Dossin,* 43.
[218] Idem*,* 44.
[219] Idem*,* 230.

4.4.8. Het meest gebruikte traject op Belgisch grondgebied verloopt van Mechelen naar Boortmeerbeek, Wespelaar, Wijgmaal, Leuven, Boutersem, Tienen, Landen, Borgworm, Ans, Luik-Guillemins, Verviers, Welkenraedt, Astenet en zo naar Aken.[220] Het traject is niet voor elk transport met zekerheid gereconstrueerd en we weten dat het traject wijzigt.[221]

(a) Het eerste transport komt waarschijnlijk via Wezet (Visé) en verloopt zo wellicht via Sint-Truiden en Tongeren, boven Luik.[222]

(b) Diverse daaropvolgende transporten passeren wel via Luik-Guillemins naar Welkenraedt en Astenet. Het dubbele 14de en 15de transport volgt het traject boven Luik via Leuven naar Sint-Truiden, Tongeren, Wezet en Remersdaal naar Aken.[223]

(c) Het befaamde 20ste transport neemt diezelfde route: via Muizen, Boortmeerbeek, Leuven, Boutersem, Tienen, Drieslinter, Sint-Truiden, Kuttekoven, Borgloon, Tongeren, Wezet en Remersdaal en naar Aken.

(d) Het 22ste Jodentransport neemt wellicht om veiligheidsredenen na het incident met het 20ste transport een noordelijke omweg. Het 22ste transport gaat na Boortmeerbeek naar Haacht en Rotselaar en zo door naar Hasselt en Bilzen om via Maastricht in Nederland verder door te rijden naar Duitsland.[224] Deze treinen vertrekken vanaf nu ’s ochtends vroeg en rijden overdag.

(e) Enkele van de laatste konvooien nemen ook een Nederlandse route. Dat geldt in elk geval voor het 26ste konvooi dat via Nederland naar Vught en zo naar het kamp Westerbork in het noorden rijdt, om dan via Bremen, Maagdenburg, Leipzig en Görlitz naar Auschwitz verder te gaan.[225] In het Nederlandse Westerbork worden 691 Joden en 245 Roma aan dit transport toegevoegd.

4.4.9. Tijdens het Interbellum leven er maximaal 400 Roma in België.[226] De meeste Roma worden in de Dossinkazerne afgeleverd tussen november 1943 en januari 1944 en worden gedeporteerd met het ‘Z-transport’ van 15 januari 1944. De aparte wagens met 352 Roma worden aan het 23ste transport met Joden gekoppeld zodat ze één treinstel vormen. Het gaat naar schatting om 70% van de volledige

[220] En dan verder naar Eschweiler, Düren, Ehrenfeld, Keulen, Wuppertal, Hagen, Soest, Lippstadt, Paderborn, Kassel, Eisenach, Erfurt, Leipzig, Dresden, Görlitz, Bunzlau, Liegnitz, Breslau, Oppeln, Kattowitz en Auschwitz. Laurence Schram, *Dossin,* 45.
[221] Idem*,* 45.
[222] Idem*,* 45.
[223] Idem*,* 46.
[224] Idem*,* 48.
[225] Idem*,* 49.
[226] Lydia Chagoll en José Gotovitch, 'Zigeuners': Sinti en Roma onder het hakenkruis, Antwerpen, 2008; Frank Seberechts, *'Uit welke reden is het dat wij verjacht worden?' De vervolging van de zigeners in België in de eerste helft van de twintigste eeuw,* Brussel, rapport van het CegeSoma, 2008.

'Zigeunerpopulatie' van België en Noord-Frankrijk. Dit is het grootste individuele 'Zigeunertransport' in Europa tijdens de Tweede Wereldoorlog.[227]

4.4.10. De overige Z-transporten: Ook de 218 Joden van met Duitsland bevriende naties worden gedeporteerd met speciale treinen met deze codeletter 'Z'. Het gaat om Hongaarse, Turkse en Spaanse Joden die door de bevriende status van hun land met het Derde Rijk worden beschermd tegen directe uitroeiing.[228] Het vervoer gebeurt met rijtuigen derde klasse.[229] Eén van deze aparte 'Z-transporten' vertrekt op 13 december 1943, met 132 Joden. De 64 vrouwen en kinderen gaan naar Ravensbrück en de 68 mannen naar Buchenwald. De trein vertrekt niet uit Mechelen maar uit het Brusselse noordstation.[230] Ook dit transport gebeurt met rijtuigen derde klasse.[231] Van deze Joden, zullen 75 overleven. Op 19 april 1944 worden 14 Hongaarse Joden gedeporteerd in een 'Z-transport' naar Bergen-Belsen. Na een verblijf van drie tot vier weken worden ze alsnog naar Auschwitz-Birkenau gedeporteerd, waar vier mensen zullen overleven. De overgebleven 72 Joden worden gedeporteerd op 23 februari 1944 (29 mensen) en 20 juni 1944 (43 mensen) naar het Franse kamp in Vittel.[232] Dit transport wordt aangeduid met een letter 'E' wat verwijst naar politieke gevangenen die men via diplomatieke betrekkingen wil ruilen met Duitse krijgsgevangenen.[233]
Net zoals bij de politieke gevangenen, wordt gevarieerd in trajecten en rollend materieel waarbij er wel een evolutie is van het gebruik van rijtuigen derde klasse naar beter beveiligde goederenwagens.

4.4.11. Lessen uit het 20ste transport: De sabotageactie tegen het 20ste Jodentransport van is vandaag een iconische gebeurtenis in onze collectieve herinnering. Het is dan ook een unieke gebeurtenis van een niet te onderschatten symbolisch belang.[234] Door de unieke actie van drie jonge verzetsleden (Youra Livchitz, Jean Franklemon en Robert Maistriau) bleven over dit transport ook meer bronnen bewaard.[235] Hierdoor is het Belgische boordpersoneel geïdentificeerd: machinist August Buvens, stoker Dessent en hoofdwachter Emiel Cammaerts van Muizen voor het eerste deel van het traject[236] en machinist Albert Dumon vanaf Tienen tot Tongeren.[237] In het kader van

[227] Laurence Schram, *Dossin,* 279-282.
[228] Idem*,* 26.
[229] Interview Nina Ariel (Inv. 24), Archief Stichting Auschwitz.
[230] Laurence Schram, *Dossin,* 28.
[231] Marie-Anne Weisers, *La justice belge,* 180.
[232] Laurence Schram, *Dossin,* 26.
[233] Idem*,* 30.
[234] Daniel Weyssow, Jo Struyven, Roland Baumann, *Paysages d'évasion du XXe convois,* Bruxelles, 2023.
[235] Nota Groepsdirectie Ongevallen aan Rulot dd. 23 april 1943, bestand nr. 308 (A1052/43) dd. 27 april 1943, *Dossiers 727-2729 Sabotages 1943,* Arch. NMBS/SNCB;.
[236] Idem.
[237] Rapport d'une enquête faite le 17/03/1976 par HDB chez Albert Dumon concernant le XXe convoi des Israélites déportés de Malines (AOS-AVG-R.497/Tr.263412).

de vragen naar de uitvoering van de deportaties kunnen we drie bijkomende opmerkingen maken.

(a) Deze actie toont de moeilijkheden van het saboteren en tegenhouden van een deportatietrein. De Gewapende Partizanen[238] en de Groep G[239], verzetsorganisaties gespecialiseerd in sabotages en gewapende aanslsagen, wijzen de actie af wegens te gevaarlijk. Ook de Mouvement National Belge sprak zich in die zin uit.[240] De drie verzetsleden overleven waarschijnlijk enkel omdat de Duitsers veronderstellen dat zij een groter Partizanencommando voor zich hebben. De drie verzetsmensen kunnen zeventien mensen bevrijden (hoewel 219 mensen nadien zelf uit de rijdende trein springen). Elk gered persoon is natuurlijk een succes, maar het relatief beperkte aantal toont hoe moeilijk het is om onder Duits vuur treinwagens te openen om grote hoeveelheden mensen te laten ontsnappen.

b) De tweede opmerking betreft het Belgische personeel. De machinist Dumon wordt in 1976 ondervraagd over zijn rol bij het transport.[241] Op dat moment, wordt de machinist bijna nog in een verzetscontext geplaatst. Er wordt onder meer benadrukt dat hij als machinist trager zou gereden hebben om mensen de mogelijkheid te geven te ontsnappen. Op dat moment worden meer relevante vragen niet gesteld, zoals: waarom werd hij gekozen voor een opdracht waarvoor de Duitsers 'absoluut betrouwbaar' personeel nodig hadden, voerde hij meer van dit soort opdrachten uit, kon hij deze opdrachten niet weigeren, bestond er een groep van 'betrouwbare' machinisten voor dit soort opdrachten? Dit zijn vragen die ons vandaag evident lijken voor een machinist van een Jodentransport. Het illustreert vooral dat zelfs in 1976 er geen bewustzijn aanwezig is om eventuele verantwoordelijkheden van Belgisch personeel te problematiseren.[242]

c) De stilstand van het 20ste Jodentransport op 19 april 1943 door de actie van drie verzetsmensen vond hoogstwaarschijnlijk niet plaats tussen Boortmeerbeek en Haacht, op de plek waar we al decennia denken dat deze trein stilstond en waar vandaag ook een herdenkingsmonument staat. In het kader van dit onderzoek werd

---

[238] Maxime Steinberg en Laurence Schram, *Transport XX Malines-Auschwitz*, Bruxelles, 2008, 13-16; Marion Schreiber en Jan Gielkens, *Stille rebellen,* 188; *Offipresse, nr. 15 dd. 10 augustus 1945*, Dienst Archieven Oorlogsslachtoffers, Rijksarchief.

[239] Maxime Steinberg en Laurence Schram, *Transport XX,* 13-16; Marion Schreiber en Jan Gielkens, *Stille rebellen,* 191.

[240] *Rapport d'une enquête faite le 19/09/1972 par HDB auprès de Monsieur Vandepoel au local du M.N.B. à Saint-Gilles. Actions en vue de provoquer l'évasion des Juifs appartenant au XXe convoi*, Dienst Archieven Oorlogsslachtoffers/Rijksarchief.

[241] *Rapport d'une enquête faite le 17/03/1976 par HDB chez Albert Dumon concernant le XXe convoi des Israélites déportés de Malines (AOS-AVG-R.497/Tr.263412),* Dienst Archieven Oorlogsslachtoffers/Rijksarchief.

[242] Voor de evolutie van dat bewustzijn: Lieven Saerens, 'Van vergeten naar gegeerd. Dossin en de Joodse herinnering', in *BTNG* XLII, 2012, 2-3, 138-169.

het bijzonder ongevalsverslag gevonden dat na de feiten werd opgemaakt.[243] Dit verslag plaatst de gedwongen stilstand precies tussen de blokpost van Wespelaar-Tildonk en Hambos, enkele kilometers voorbij Boortmeerbeek. Het blijkt dat de vele naoorlogse verklaringen van de betrokken verzetsmensen en de bevrijde slachtoffers nooit een duidelijke plaatsbepaling geven. Hoewel door bepaalde tegenstrijdigheden in de officiële documenten zeker twijfel kan bestaan, is het zeer waarschijnlijk dat de plaats van stilstand niet overeenkomt met het huidige herdenkingsmonument.

4.4.12. Protest: Tegen de transporten zelf wordt door Belgische overheden zo goed als niet geprotesteerd. Een uitzondering is het protest van de Belgische secretaris-generaal van Justitie Gaston Schuind die op 14 en 16 april 1943 protest aantekent bij de *Militärverwaltung* over het geplande 20ste transport uit de Dossinkazerne.[244] Hij protesteert tegen het feit dat jonge kinderen en oude mensen gedeporteerd gaan worden: 'Humanitaire redenen van een hogere orde nopen mij uw aandacht te vestigen op de problemen van het vervoer van deze personen (…). Deze oude mensen kunnen naar alle waarschijnlijkheid niet voor de arbeid in Duitsland worden gebruikt. Onder deze omstandigheden is er geen duidelijke reden hen naar het oosten te sturen'.[245] Minstens één secretaris-generaal is zich dus bewust van het problematische karakter van deze deportaties. Het leidt niet tot een interventie van zijn collega secretaris-generaal Claeys bij de NMBS zelf.

4.4.13. Schoonmaak van de wagens: Een indirecte verwijzing naar de transporten vinden we mogelijk in de overeenkomst tussen de NMBS en het ministerie van Binnenlandse Zaken (administratie Volksgezondheid) om de treinen uit het oosten te ontsmetten. [246] Tijdens de zomer van 1944 moeten deze wagens ontsmet worden in de stations van Bressoux (Luik) en van Schijnpoort en Dokken (Antwerpen). De ontsmetting gebeurt door medisch personeel van het ministerie; de daaropvolgende schoonmaak door het personeel van de NMBS. Het gaat om '(…) het wassen van de wagens, het weghalen van het stro, enz……'.[247] Het kan niet bewezen worden, maar dit is mogelijk een bureaucratisch spoor van de transporten van Joden of van politieke gevangenen. Het gaat om wagens die terugkeren uit het 'oosten', er is de melding

[243] Dossier nr. 308 (A1052/43) dd. 27 april 1943, *Dossiers 727-2729 Sabotages 1943,* Arch. NMBS/SNCB.
[244] Marion Schreiber en Jan Gielkens, *Stille rebellen* 218-219.
[245] Zoals geciteerd in: Marion Schreiber en Jan Gielkens, *Stille rebellen,* 219.
[246] Op 15 september 1942 was over dat thema al eens een algemeen bericht aan het personeel verzonden. Bericht E38, 15 september 1942, P. 52-53, Livre d'ordres 1940-1944, Dossier nr. 46 'législation, généralités', *Archives de la SNCB – Service du Personnel. Dossiers concernant la Deuxième Guerre Mondiale*, Rijksarchief.
[247] 'lavage des wagens, enlèvement de la paille, etc…..' Dispositions exécutoires administration de la Sante Publique dd. 6 juli 1943, *Dossier 765. Beleidsdocumenten NMBS tijdens de Tweede Wereldoorlog,* Arch. NMBS/SNCB.

van het stro en van een hygiënisch risico. Er is dus een levende lading vervoerd naar het oosten en dat zijn meer dan waarschijnlijk mensen.[248]

4.4.14. Belgische locomotieven bij Auschwitz: Er zijn zes technische locomotiefschriften bewaard door een technisch sectorhoofd die ze na de oorlog doorgeeft aan de familie van een collega. Het betreft technische schriften van *Abgabelokomotive* en *Leihlokomotive* die door de NMBS aan de *Reichsbahn* worden overgedragen. Het gaat om zes locomotieven van het type 81 (G8), gebouwd voor zware ladingen.[249] Een eerste interessante locomotief draagt het nummer 8564 en komt uit de werkplaats in Jemelle en de stelplaats van Ronet (vlakbij Namen). Deze machine wordt op 16 juni 1942 overgedragen aan de *Reichsbahn*. De locomotief wordt ruim een jaar later, op 19 augustus 1943, ingeschreven in de technische afdeling van de werkplaats in Gleiwitz. In deze plaats bevinden zich enkele buitenkampen van Auschwitz-Birkenau. Met name in Gleiwitz I, worden gevangenen ingeschakeld in het herstel van treinen in opdracht van de *Reichsbahnausbesserungswerk* (RAW). Op het formulier van de inschrijving staat vermeld: '*An Bahnbetriebswerk: Auschwitz*'.[250] In de tweede helft van 1942 en het voorjaar van 1943 worden aan deze locomotief onderhoudswerken uitgevoerd in Kattowitz (Kattowice) in Polen, een stad op ongeveer 40 kilometer van Auschwitz. Een gelijkaardig technisch schrift werd bewaard van locomotief nr. 8254. Het gaat hier om een *Leihlokomotive* uit Luik, stelplaats Renory.[251] De trein komt op 3 mei 1942 aan in Renory en wordt vermoedelijk kort daarna aan de Duitse *Reichsbahn* overgedragen. Deze trein wordt tussen vijf en zes augustus 1943 hersteld in Bialystok, een grote stad in noordoost-Polen met een grote Joodse aanwezigheid. Helaas bevatten deze locomotiefschriften enkel zuiver technische informatie. Niettemin is minstens een locomotief in 1943 in Gleiwitz bij Auschwitz te plaatsen. Het bevestigt enkel dat de kans dat deze overgedragen Belgische locomotieven bij deportatietransporten zijn gebruikt reëel is.

4.2.+4.3.+4.4. Besluit: Door de vernietiging van archiefbronnen over de deportaties op operationeel niveau zijn we aangewezen op indirecte en gefragmenteerde bronnen die niet meer dan een anecdotisch beeld schetsen. Vooral over de Jodentransporten zijn we relatief goed geïnformeerd, over de transporten van Belgische dwangarbeiders daarentegen beschikken we nauwelijks over cijfers, data en overzichten. Voor de NMBS past de uitvoering van de deportatietreinen volledig in het kader van de 'militaire prestaties' aan de Duitsers (besluit 4.1.)

[248] *'(…) en vue d'assurer, dans les meilleures conditions, la désinfectisation des voitures et wagens venant de l'est ».* Brief directeur Nachtergaele aan de HVD-Brüssel, 23 juli 1944, *E-2.02, Beleidsdocumenten NMBS WOII*, Arch. NMBS/SNCB.
[249] Informatie uit een privécollectie, verschaft door een anonieme bron aan de auteur op dd. 8 september 2022.
[250] Carnet technique nr. 8564 Atelier de Jemelle. Nr. 305 Ronet Remise, dd. 29 maart 1944. Privécollectie, verschaft door een anonieme bron aan de auteur op dd. 8 september 2022.
[251] Carnet technique nr. HL 8254 Type 81, Privécollectie, verschaft aan de auteur door een anonieme bron op dd. 8 september 2022.

De evolutie is die van een gebruik van rijtuigen derde klasse (voor Joden, deels politieke gevangenen) en celwagens (politieke gevangenen) naar goederenwagens, een logische evolutie gezien de veiligheidsproblemen. Bepaalde variaties in de concrete uitvoering – de gebruikte trajecten, het gebruikte materieel – hangen af van de beschikbaarheid van rollend materieel en de lijnen waarop de beschikbare machinisten en het materieel kunnen rijden. De deportaties van Joden, Roma en dwangarbeiders wordt concreet georganiseerd door het *Mitteleuropäische Reisebüro* (MER). Dat geldt hoogstwaarschijnlijk ook voor de transporten van politieke gevangenen.

4.5. Financiële afhandeling

4.5.1. Het archief van de Directie Financiën bleef niet bewaard. Tijdens en na de Tweede Wereldoorlog waren de bewaartermijnen van financiële stukken beperkt.[252] Vergoedingsstaten werden twee jaar bewaard, facturen of andere documenten met fiscale zegels werden drie jaar bewaard en kasboeken wellicht tien jaar. In de jaren 1980 werd bij de NMBS voor facturen een bewaartermijn gehanteerd van dertig jaren. Waarschijnlijk gebeurde de vernietiging van financiële stukken doorheen de decennia om praktische redenen, bijvoorbeeld wanneer diensten verhuisden. In het archief van de documentatiedienst van de NMBS zijn enkel de maandelijkse rekeningen van de directie van het Spoor voor de jaren 1941-1944 bewaard.[253] Ook uit de documenten van de raad van bestuur, de algemene vergadering en de jaarverslagen komen geen cijfers naar voor over Duits betalingsverkeer.

4.5.2. Kosten voor het Duitse vervoer gemaakt door de NMBS:

(a) Op basis van de verordening van 14 augustus 1940 zegt de WVD dat zij het Belgische net moeten beheren in het belang van het bezette land en dat daar een kost aan verbonden is. De WVD beroept zich op artikel 49 van de Conventie van Den Haag voor die stelling.[254] Tussen augustus 1940 en april 1941 zal de NMBS 206,4 miljoen BEF betalen aan de WVD (in hoofdzaak voor de Duitse personeelskosten). De staat beschouwt dit als een bezettingskost en neemt die op zich.[255] De WVD laat dit systeem in april 1941 mogelijk los, omdat daarna de 'exploitatiekosten' van de WVD naar eigen zeggen centraal worden verrekend vanuit de *Militärverwaltung* in Brussel via de door België betaalde bezettingskosten[256].

[252] E-mails van Lawrence Van Haecke (Archief en Documentatiecentrum NMBS) aan de auteur dd. 4 en 5 oktober 2023.
[253] *Situation menuselle de comptes 1941-1944 (L.C. 12)*, Arch. NMBS/SNCB.
[254] , *R 5-ANH. I/102 Allgemeines 1939-1940, 1944, 1954-1955. Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen 1940 bis 1944 (1940 – 1954),* Bundesarchiv Berlin.
[255] Brief secretaris-generaal Plisnier dd. 5 juli 1941 aan Rulot, *Dossier P – Documents Divers. Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 2,* Arch. NMBS/SNCB
[256] *R 5-ANH. I/102 Allgemeines 1939-1940, 1944, 1954-1955. Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen 1940 bis 1944 (1940 – 1954),* Bundesarchiv Berlin.

(b) Er zijn ook de klassieke opeisingen volgens artikel 52 van de Conventie van Den Haag. Dit zijn eigendommen van de NMBS zoals gebouwen maar ook benzine en steenkolen, gereedschappen tot zelfs klein bureaumaterieel. Daarvoor moet in principe telkens een opeisingsbon of 'verbruiksbon' ingediend worden bij het ministerie van Financiën. Die opeisingsbon wordt echter vaak niet gemaakt en de betaling blijft ook wel eens achterwege. In april 1941 wordt beslist om dit soort opeisingen op de bijzondere bezettingsrekening van de NMBS te boeken, zodat de Belgische staat dit later kan terugbetalen.[257]

(c) Het herstelprogramma van alle beschadigingen aan de infrastructuur inclusief de gebouwen, betekent een tweede grote kost waarover eigenlijk geen discussie bestaat: deze uitgaven worden ingeschreven onder de reguliere post 'oorlogsschade' en zullen als dusdanig ingebracht worden bij de Belgische staat.

(d) De NMBS betaalt ook de kost van het rollend materieel dat door Duitsland in beslag genomen wordt (de *Abgabeloke*). Deze kosten worden geboekt op de boekhoudingspost '*Wehrmacht Belgien'*. De 'schadeloosstelling' voorzien in artikel 53 van de Conventie (het beslag leggen op vervoersmiddelen) voorziet niet in de herstelkosten.[258] De WVD (na juni 1942 de HVD) weigert dan ook deze kosten op zich te nemen. De NMBS boekt de herstelkosten dan maar op de budgetpost *'Dépenses d'exploitation-matériel de traction',* met toevoeging '*outillage des locomotives prêtées au Reich*'.[259]

(e) De grootste kost is het uitvoeren van het vervoer op het Belgische net in opdracht van de Duitse bezetter. Volgens de verordening van augustus 1940 moet de NMBS deze kosten dragen. Waarschijnlijk gaat het om een 'all-in' prijs: de prijs voor het gebruik van het materieel, van alle infrastructuur en de personeelskosten.[260] Op 23 augustus 1940 neemt het bestendig comité daar akte van. Net als bij de herstelkosten voor het materiaal dat de NMBS moet afstaan, vindt de NMBS dat dit eigenlijk 'bezettingskosten' zijn die ten laste vallen van de Belgische staat. Daarom

---

[257] PV zitting B.C. 18 april 1941, *B.C. Notulen doos 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB.
[258] Brief Rulot aan het min. Financiën dd. 3 juli 1941, *Annexe au rapport en cause Rulot. AD Chapitre 3. Réparations et cession (….). Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[259] Note pour les Services du Matériel, december 1940 (doc. 5bis), *Annexe au rapport en cause Rulot. AD Chapitre 3. Réparations et cession (….). Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB; WVD dd. 15 december 1940 aan de NMBS, *Annexe au rapport en cause Rulot. AD Chapitre 3. Réparations et cession (….). Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB; Inspecteur Larosse aan directeur Verkoyen dd. 3 december 1942, *Documents remis par M. Rulot le 10 mars 1945 (F3/8), Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[260] Van Audenhove spreekt over 'kosteloos gebruik van spoorwegen, post, telegraaf en telefoon'. Marcel Van Audenhove, *Geschiedenis van de gemeentefinanciën. 4. De Tweede wereldoorlog,* Brussel, 1984, (20).

wordt ook deze kost op een 'speciale rekening' van de NMBS ingeschreven.[261] Het jaarverslag van 1940 zegt over dit vervoer in Duitse opdracht: 'Dit moet later geregeld worden'.[262] De bezettingskosten op de speciale rekening van de NMBS lopen tegen eind 1942 al op tot 2489 miljoen BEF. Het onderdeel van wat de NMBS 'militaire transporten' noemt (wellicht al het vervoer in opdracht van de Duitsers) neemt daarvan 2004 miljoen BEF voor zijn rekening (in 1940 was dat 200 miljoen BEF).[263] De resterende 485 miljoen omvat dus de opgelegde herstellingen aan inbeslaggenomen materieel, diverse diensten en aankopen.[264]

(f) In 1941-1942 onderhandelt de NMBS met de secretarissen-generaal en de WVD over een terugbetaling. De secretarissen-generaal weigeren echter de Belgische staat te engageren voor een terugbetaling van deze kosten. Enerzijds willen ze de staat niet te zwaar beladen. [265] Anderzijds lijken de secretarissen-generaal te denken dat de NMBS meer kans heeft na de oorlog herstelbetalingen te claimen van de Duitse *Reichsbahn* dan de Belgische staat van de Duitse staat. Mogelijk speelt de ervaring van de Eerste Wereldoorlog hier een rol. De WVD (vanaf juni de HVD) van haar kant is in maart en juni 1942 bereid om een soort vergoeding of 'huurprijs' te betalen voor inbeslaggenomen rollend materieel.[266] Secretaris-generaal Claeys is een tegenstander omdat de NMBS zich dan mogelijk op het vlak van de economische collaboratie begeeft.[267] Ook secretaris-generaal Oscar Plisnier is tegen omdat hij mogelijk beseft dat dit soort betalingen afgewenteld gaat worden op de Emissiebank en dus de Nationale Bank van België. Het Duitse handelstekort loopt inmiddels in de miljarden BEF op. Zo heeft de NMBS bij het einde van de bezetting een groot deficit en een openstaande schuld voor bezettingskosten en oorlogsschade (zie punt 4.5.4.).

---

[261] PV zitting B.C. 23 augustus 1940, B.C. Notulen doos 2 1937-1941, Arch. NMBS/SNCB; Nota Rulot over de hervatting van 1940 (p. 24), *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1, Dossiers Rulot – Annexes au Rapport I*, Arch. NMBS/SNCB.

[262] '(…) le règlement devra être réalisé plus tard'. Rapport présenté par le Conseil d'Administration dd. 23 mai 1941*, Jaarverslagen*, Arch. NMBS/SNCB.

[263] Idem.

[264] Rapport présenté par le Conseil d'Administration dd. 28 mai 1943*, Jaarverslagen*, Arch. NMBS/SNCB.

[265] Herman Van der Wee en Monique Verbreyt, *A small nation,* 143.

[266] PV zitting B.C. 19 november 1943, *B.C. Notulen doos 2 1937-1941,* Arch. NMBS/SNCB; Herman Van der Wee en Monique Verbreyt, *A small nation,* 121.

[267] Brief van Henning aan secretaris-generaal Claeys dd. 20 juni 1942, *Annexe au rapport en cause Rulot. AD Chapitre 3. Réparations et cession (….). Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.

Totale oorlogsschade en bezettingskosten in de gewone boekhouding 1945[268]

Aard	**Bedrag**
Transporten	3081 miljoen BEF
Opeisingen	654 miljoen BEF
Evacuatie en repatriëring van personeel	272 miljoen BEF
Onderhoud en herstel van opgeëist (inbeslaggenomen) rollend materieel	294 miljoen BEF
Speciale Duitse belasting op steenkool/verbrandingsproducten	79 miljoen BEF
Vernielingen door sabotage en oorlog	43 miljoen BEF
Divers	32 miljoen BEF

Na de oorlog wordt een overeenkomst gesloten met het ministerie van Financiën, om middels zo betrouwbaar mogelijke schattingen en extrapolaties te komen tot een terugbetaling onder de post oorlogsschade en bezettingskosten.[269] Hoe groot het deel van de oorlogsschade en bezettingskosten is dat geleidelijk via staatstussenkomst en herstelbetalingen na de oorlog wordt weggewerkt in het globale deficit, werd niet verder onderzocht.

4.5.3. Betalingen voor internationaal verkeer en de *Sonderzüge*

(a) Mede om de schijn van normaliteit op te houden, wordt voor de oorlog door de Duitse *Reichsbahn* een vaste prijs berekend voor *Sonderzüge*. Daarvoor neemt het Duitse spoorwegbedrijf de kost van een rit in derde klasse als basis, namelijk vier *pfennig* per persoon per strekkende kilometer.[270] Vanaf een groep van 400 personen, werd een halve prijs aangerekend. Dit is de prijs die door het Duitse ministerie ook wordt aangerekend bij de naar het oosten gedeporteerde Polen en Joden. Het wordt gemakshalve een universeel tarief van de *Sonderzüge*. Medio juli 1942 laat het Duitse ministerie van verkeer weten dat de '*Juden-Sonderzüge*' vanuit België, Nederland en Frankrijk volgens dat tarief moeten worden berekend. Dat geldt meer dan waarschijnlijk ook voor de politieke gevangenen of aangehouden tewerkgestelden.[271]

(b) Tijdens het onderzoek in het kader van het boek *Gewillig België* uit 2007 ging ik ervan uit dat de deportatietreinen een onderdeel waren van de globale uitgavepost van 'prestations militaires' en het vervoer in Duitse opdracht.[272] Op die manier zitten de deportatietreinen verborgen in de globale kosten van de NMBS voor

[268] Rapport sur les Opérations de l'Exercice 1944*, Jaarverslagen*, Arch. NMBS/SNCB.
[269] *Dossier 646 Boîte B3530, Dommages de Guerre,* Arch. NMBS/SNCB.
[270] Andreas Engwert & Susanne Kill (Hrsg.), *Sonderzüge,* 47.
[271] Andreas Engwert & Susanne Kill (Hrsg.), *Sonderzüge,* 49.
[272] Nico Wouters, *Het transport van de Joden*.

'militaire prestaties'. Die veronderstelling kunnen we echter op basis van het onderzoek vandaag ontkrachten. In het kader van dit onderzoek werden nieuwe data gevonden over het betalingsverkeer vanuit Duitsland aan de NMBS. Deze informatie is bewaard gebleven dankzij de naoorlogse besluitwet van 27 juli 1945. Deze wet verplicht alle natuurlijke- en rechtspersonen die tijdens de bezetting betalingen ontvangen hebben uit Duitsland deze bij de fiscus aan te geven.[273] Die lijst wordt door directeur Financiën van de NMBS Delory op 12 oktober 1945 aan de Emissiebank doorgestuurd (zie bijlagen 1 en 2).[274] We kunnen ervan uitgaan dat deze lijsten correct en volledig zijn, gezien het verplichtend karakter ervan. Deze lijsten worden vervolgens als documentatiemateriëel toegevoegd aan een naoorlogs gerechtelijk onderzoek over de NMBS. Dit is een wat vreemd onderzoek. Er worden geen onderzoeksdaden gesteld en het Krijgsauditoraat Brussel klasseert het onderzoek zonder gevolg op 3 juni 1947. Het gerechtelijke dossier is eigenlijk niet meer dan een chaotische verzameling van financiële administratieve stukken van secundair belang. Dit gerechtelijke dossier bevat ook geen verwijzingen naar het gerechtelijke onderzoek over Rulot/Bomans/Schotte, en vice versa. Daarom bleef dit onderzoek van het Krijgsauditoraat Brussel tachtig jaar onder de radar. Maar ergens in de stukken die samengebracht werden in dit gerechtelijk dossier, bevinden zich de lijsten met het Duits betalingsverkeer. Uit deze in 1945 opgestelde gegevens blijkt dat de NMBS wel degelijk betalingen heeft ontvangen voor het internationale verkeer in opdracht van Duitse opdrachtgevers, waarin zo goed als zeker het grootste deel van de deportatietreinen zit (zie de bijlagen). Die betalingen zitten naar we mogen aannemen wel in de globale inkomsten die de NMBS in de jaarverslagen opneemt, maar worden daar niet apart vermeld.

(a) De betalingen worden hoogstwaarschijnlijk verrekend via de Belgische Emissiebank. Volledige zekerheid hebben we niet, omdat in de archieven van de Emissiebank geen enkel spoor van de NMBS te vinden is, noch van de Duitse betalers. Ook in het sekwesterarchief, dat inbeslaggenomen archieven van Duitse diensten en bedrijven bevat, bevindt zich geen dossier over het MER-Brüssel.

(b) Van alle internationale reisagentschappen die betalingen aan de NMBS verrichten, vonden we enkel een klein dossier 'Mitropa' terug in de archieven van de Emissiebank. Mitropa is *de Mitteleuropäische Schlaf- und Speisewagen Aktiengesellschaft*. Het zou hier kunnen gaan om de betalingen die we in de door de NMBS ingediende tabellen terugvinden van Mitropa-Amsterdam. Het dossier uit het archief van de Emissiebank bevat betalingen ter waarde van in totaal 2.688.841,94

[273] 'Besluitwet betreffende de aangifte van betalingen verricht onder de bezetting, door of voor rekening van hetzij Duitsche, hetzij in een door Duitschland bezet land gevestigde autoriteten, lichamen, ondernemingen en staatsonderhoorigen', in *MB/BS* dd. 27 juli 1945, 4807-9.
[274] Brief van Delory (directeur Financiën) dd. 12 oktober 1945 aan de Emissiebank, *1945 – Bru/Bxl AM SS ZG KA Firmes nr. 36837 (Chemins de fer belges),* Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.

BEF (waaronder 299.302,37 BEF via de clearing (*Allgemeine Warenverkehrsgesellschaft*) en 2.389.539,57 BEF via de certificaten van Duitse *Dienststellen*, wat Feldposten binnen de Wehrmacht zijn waarvan de betaling pas start op 9 maart 1942.[275] Het gaat hier hoogstwaarschijnlijk om dienstreizen of verloven van hoger Duits personeel.

(c) Hoewel we geen 100% zekerheid hebben dat de Duitse betalingen aan de NMBS via de Belgische Emissiebank verrekend werden, ligt het echter binnen de verwachting dat dit voor een groot deel van de betalingen wel het geval was. In de vergadering van het bestendig comité van 24 oktober 1941 wordt over de betaling van herstellingen van Duitse locomotieven ('Locomotives de la Reichsbahn') gezegd: 'Als gevolg van de huidige discussies zullen de betalingen verlopen via de clearing.'[276] En in een brief aan een Duitse firma zegt directeur Parisse: 'Deze betaling zal gebeuren via de weg van de Belgisch-Duitse clearing'.[277] Het clearingsysteem verwijst naar de Emissiebank. Dit is de bevestiging dat minstens een deel (en wellicht alle) van de Duitse betalingen aan de NMBS via de Emissiebank verliep.

(d) Helaas zijn de Duitse betalingen aan de NMBS niet traceerbaar of te identificeren. Via de Emissiebank, worden immers ook betalingen verrekend die niets met de reguliere Belgisch-Duitse handelsbetrekkingen te maken hebben. Het gaat dan bijvoorbeeld aan steun aan collaboratiebewegingen, de lonen van Belgen die in Duitsland werken of Duitse aankopen op de zwarte markt.[278] Op die manier kunnen ook verboden militaire leveringen gecamoufleerd worden. Dit soort leveringen worden bij de Emmisiebank ingeboekt 'laut besonderer Mitteilung' ('met een speciale mededeling'), wat betekent dat de levering van bepaalde goederen en diensten niet-traceerbaar wordt.[279] Tegen maart 1942 is bijna 70% van alle transacties ingeboekt op die anonieme manier. Dat is een probleem voor het terugvorderen van betalingen maar ook omdat hier een strafrechtelijk probleem opduikt. Dit probleem leidt in 1942 tot een schorsing van de uitbetalingen en uiteindelijk een belangrijke herschikking van het systeem.[280] Nu blijkt dat deze mededeling 'laut besonderer Mitteilung' ook voor betalingen aan de NMBS wordt gebruikt. Er valt dus niet na te gaan waarvoor

[275] Verzameltabel dd. 18 juli 1947, *Dossier C 21316 Mitropa, Archieven van de Emissiebank*, Rijksarchief Brussel (Cuvelier).
[276] 'Il résulte des pourparlers en cours que les paiements seront effectués à l'intervention du clearing'. PV zitting B.C. 24 oktober 1941, *B.C. Notulen doos 2 1937-1941,* Arch. NMBS/SNCB; Onderzoekskcommissie, uittreksel PV vergadering permanent comité dd. 24 oktober 1941, *Dossier nr. 4650, Parisse Maurice,* SNCB-RA.
[277] 'Ce paiement aura lieu par le voie du clearing belge-allemand'. Brief Parisse aan Henschel & Fils (Kassel) dd. 16 juli 1944, *Bru/Bxl AM SS ZG KA Firmes nr. 36837 (Chemins de fer belges), Archief van het Militair Gerecht,* Rijksarchief Brussel.
[278] Verrekend via de *Wehrmachtsverrechnungskasse* en de *Algemeine Warenverkehrs Gesellschaft*. Herman Van der Wee en Monique Verbreyt, *A small nation,* 333.
[279] Herman Van der Wee en Monique Verbreyt, *A small nation,* 284.
[280] Idem, 289.

deze betalingen gebeurden. We hebben gelukkig wel de betalingen per categorie en de betalers. Dit zijn de Duitse betalingen aan de NMBS tijdens de Tweede Wereldoorlog per categorie:

***Duitse betalingen aan de NMBS via de Emissiebank*[281]**

Betalingen voor internationaal spoorwegverkeer	409.270.301 BEF (61,4%)
Herstel van rollend materieel	185.222.849 BEF (27,7%)
Betalingen voor (internationaal) spoorwegverkeer via reisagentschappen	57.313.963 BEF (8,6%)
Heffingen ('prélèvements') op de stock	8.514.617 BEF (1,2%)
Afstaan van werktuigmachines	4.695.693 (0,8%)
Betalingen voor postwagenverkeer	871.240 BEF (0,1%)
Afstaan van aardappelen	639.568 BEF (0,1%)
Totaal	666.528.231 BEF

De NMBS ontvangt dus in totaal ruim 666,5 miljoen BEF voor diensten aan de Duitse bezetter of van aan het Duitse Rijk ondergeschikte overheden.[282]

(c-1) Ten eerste zijn er de betalingen voor het herstel van rollend materieel (27,7%). Deze betalingen starten pas in januari 1942. Al deze rekeningen worden betaald door de *Hauptverkehrsdirektion* van de *Reichsbahn* in Berlijn. Het gaat hier niet om betalingen voor inbeslaggenomen Belgisch rollend materieel (de *Abgabelokomotive*). Het gaat wel om zowel Belgisch materieel dat aan Duitsland wordt uitgeleend (de zogenaamde *Leihlokomotive*) als ook de herstellingen van Duits materieel (de *Reichslokomotive*). De herstellingen van rollend materieel van de *Reichsbahn* worden normaal gefactureerd door de NMBS. Ze worden immers niet op het Belgische net ingezet en vallen dus buiten de Conventie van Den Haag.[283] Het is een commerciële dienst van een bedrijf aan een ander. Naast deze grote kosten, gaat het waarschijnlijk nog om allerlei klein onderhoud.[284] Er is ook een mogelijkheid dat hier betalingen van de productie van Duits rollend materieel door Belgische privé firma's is inbegrepen. Er is een aanwijzing dat de NMBS fungeerde als een soort

[281] Brief van Delory (directeur Financien) dd. 12 oktober 1945 aan de Emissiebank, *1945 – Bru/Bxl AM SS ZG KA Firmes nr. 36837 (Chemins de fer belges),* Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.
[282] PV centrale dienst voor documentatie dd. 24 april 1946 en 21 mei 1946*, 1945 – Bru/Bxl AM SS ZG KA Firmes nr. 36837 (Chemins de fer belges),* Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.
[283] *Dossier 765. Beleidsdocumenten NMBS tijdens de Tweede Wereldoorlog,* Arch. NMBS/SNCB.
[284] *Dossier 747 Dommages de Guerre Anvers-Dam,* Arch. NMBS/SNCB.

onderaannemer voor de WVD en later de HVD en dus namens de Duitsers factureerde aan private firma's.[285]

(c-2) Ten tweede zijn er de betalingen voor werktuigmachines, die enkel maar gebeuren tussen juni en december 1942. Het gaat om een 'gewone' transactie waarbij door Duitse bedrijven of de nationale spoorwegen betaald wordt voor geleverde goederen.[286]

(c-3) Ten derde zijn er de heffingen op de stock, die worden betaald vanaf november 1940 en de hele bezetting doorlopen. De bestellingen komen van verschillende Duitse overheidsdiensten of firma's, maar de meeste en de grootste betalingen gebeuren door de *Hauptverkehrsdirektion* in Brussel. Het gaat hier hoogstwaarschijnlijk uitsluitend om de betalingen voor het herstel van het inbeslaggenomen rollend materieel. De NMBS is verplicht het materieel in perfecte staat af te leveren en die kost is voor het bedrijf zelf. De betalingen die in 1945 bij Financiën worden aangegeven, wijzen erop dat de NMBS wel vergoed is voor het 'inbeslaggenomen' rollend materieel na levering.

(c-4) De betalingen van het internationale spoorwegverkeer starten in mei 1940, tijdens de Achttiendaagse veldtocht. De ruim 409 miljoen BEF voor spoorwegverkeer (61,4% van het totaalbedrag), betreft uitsluitend het internationale verkeer. Alle betalingen komen van door buitenlandse spoorwegmaatschappijen besteld verkeer. De grote meerderheid van de opdrachtgevers en betalers zijn de nationale spoorwegmaatschappijen van Luxemburg, Italië, Frankrijk, Noorwegen, Denemarken, Roemenië e.a. Naast de nationale spoorwegmaatschappijen in bezet Europa, gaat het ook om de '*Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen*'. Dat is een in 1932 opgerichte vereniging van private en publieke spoorwegorganisaties, niet alleen uit Duitsland trouwens. Deze maatschappij neemt binnen deze post van het internationale spoorwegverkeer verreweg het grootste aandeel voor zijn rekening: 55 betalingen voor een totaal van 309.720.594 BEF, wat bijna 76% van het totaalbedrag is in deze categorie. De eerste betaling voor de '*Verein Berlin*' is in februari 1941, de laatste in september 1944. Er is slechts één boeking voor de Nationale Spoorwegen in Nederland, namelijk in februari 1942 voor de Nederlandse Spoorwegen voor het marginale bedrag van 16.637 BEF. Wellicht gaat het hier niet om de deportaties omdat de betalers hier vooral

[285] Verklaring Cammermans, s.d. (document nr. 33), Principaux chefs d'accusation à charge de M. Rulot, Directeur Général de la SNCB, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[286] Brief Parisse aan 'Henschel & Fils' (Kessel) dd. 6 juli 1944, *1945 – Bru/Bxl AM SS ZG KA Firmes nr. 36837 (Chemins de fer belges),* Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.

andere nationale spoorwegmaatschappijen zijn, maar wel om regulier internationaal vervoer.

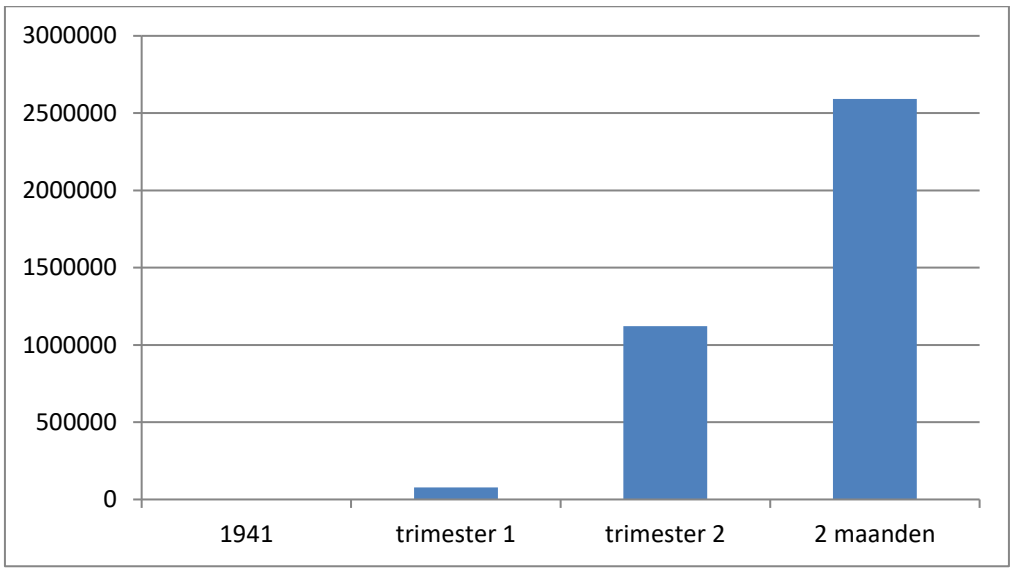
(c-5) Dan is er nog de bijna 57,314 miljoen BEF voor 'reizen via internationale reisagentschappen' (zie bijlage). Eigenlijk moeten we in dit betalingsverkeer vooral uitkijken naar betalingen van het *Mitteleuropaïsche Reisebüro* (MER) (zie 4.4.3-a). Dit bedrijf is gesticht in 1917 als een Duits toeristisch reisagentschap. Het MER is in 1937 onder meer verantwoordelijk voor de organisatie van de grote groepsreizen van het nationaalsocialistische programma *Kraft durch Freude*, waarmee Duitse arbeiders goedkope reizen kunnen ondernemen, met grootschalige *Sonderzüge*. Dankzij een bewaard gebleven telegram, weten we dat het MER verantwoordelijk is voor de betaling van de deportatietreinen van Joden uit Nederland, België en Frankrijk.[287] Het gaat om een kort telegram van 14 juli 1942 aan de regionale directies van de Duitse *Reichsbahn*. Het korte telegram luidt: 'Bereken de kosten voor speciale Joodse treinen uit België, Frankrijk, Nederland via Aken, Neuburg, Neuschanz voor het vervoer van arbeidskrachten naar Auschwitz O/S voor de spoorlijnen van het Reich volgens het decreet - 15 Tpsg 268 - van 26.7.1941. Doorlopende zending door het MER te regelen'.[288] Daarnaast weten we ook dat diezelfde MER verantwoordelijk is voor de betalingen voor de *Sonderzüge* van dwangarbeiders. De twee kantoren van het MER in Brussel en in Berlijn zijn de grootste betalers aan de NMBS in deze categorie. De eerste betaling van het *Mitteleuropaïsche Reisebüro Brüssel* of MER-Brüssel aan de NMBS vindt plaats in mei 1941 voor 29.362 BEF.

Tabel inkomsten (relevante) internationale reisagentschappen

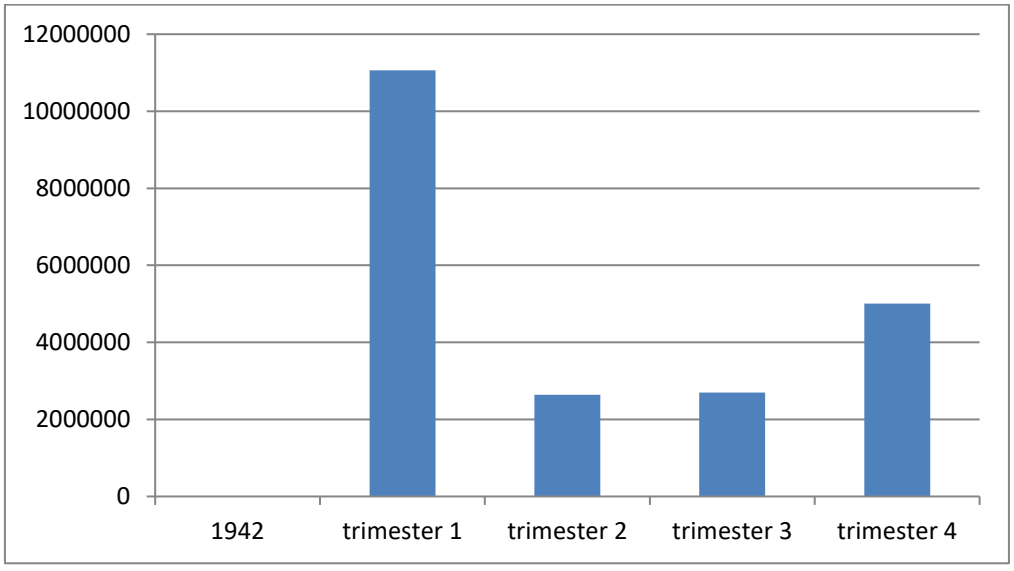
Reisagentschap	**Procentueel**
Mitteleuropäische Reisebüro Brussel	73%
Mitteleuropäische Reisebüro Berlijn	15%
Lissone-Lindeman Den Haag	10%
Muller Den Haag	0,7%
Mitropa Amsterdam (Mitteleuropäische Schlaf- und Speisewagen Aktiengesellschaft)	0,6%
Heyman's Den Haag	0,2%
Nederlandse Reis Vereeniging Den Haag	0,02%
Mundus Hilversum	0,01%

[287] Raul Hilberg, *Die Vernichtung der europäischen Juden vol*. 9, Berlin, 1999, 682.
[288] '*Gebühren für Juden-Sonderzüge von Belgien, Frankreich, Holland über Aachen, Neuburg, Neuschanz zum Arbeitseinsatz nach Auschwitz O/S für Reichsahnstrecken nach Erlass - 15 Tpsg 268 – vom 26.7.1941 berechnen. Durchgehende Abfertigung durch MER veranlassen'*.

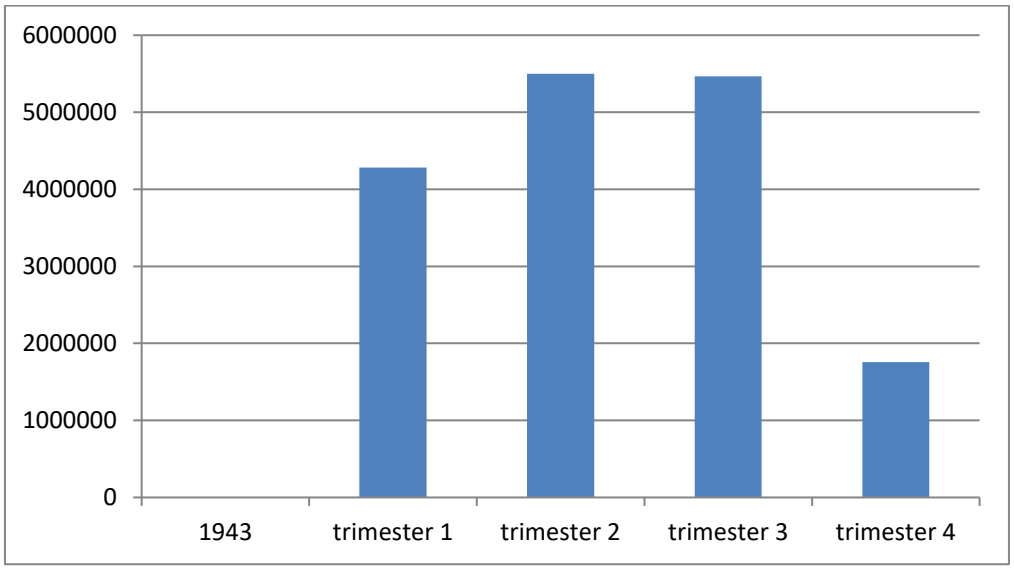
Betalingen per trimester MER Brussel en MER Berlijn aan de NMBS 1941



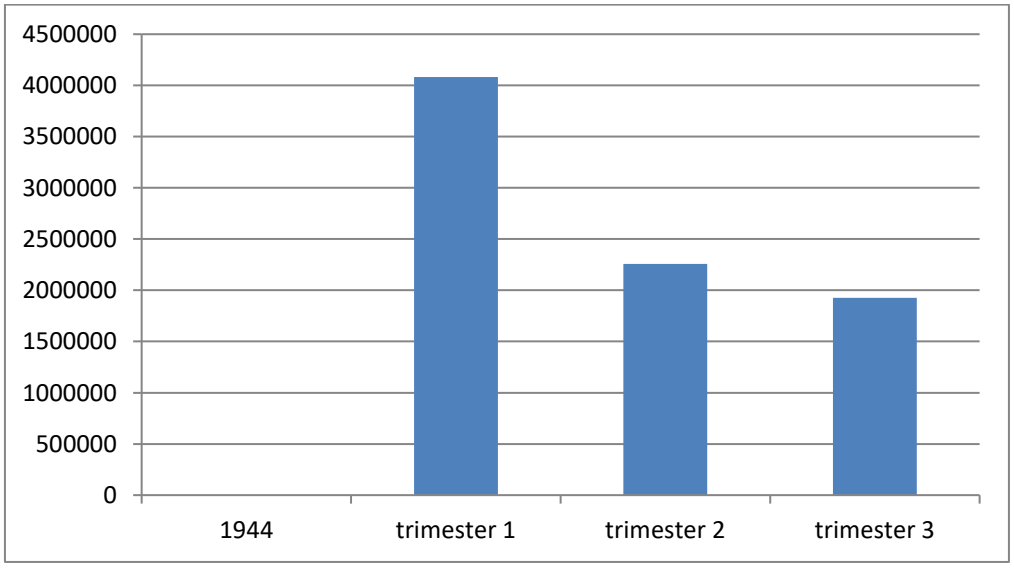
Betalingen per trimester MER Brussel en MER Berlijn aan de NMBS 1942



Betalingen per trimester MER Brussel en MER Berlijn aan de NMBS 1943

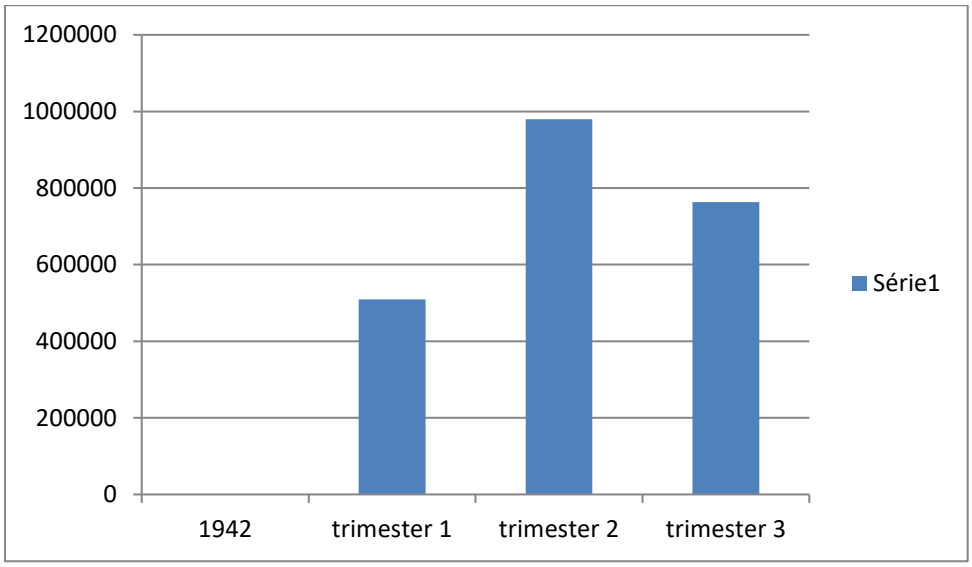


Betalingen per trimester MER Brussel en MER Berlijn aan de NMBS 1944

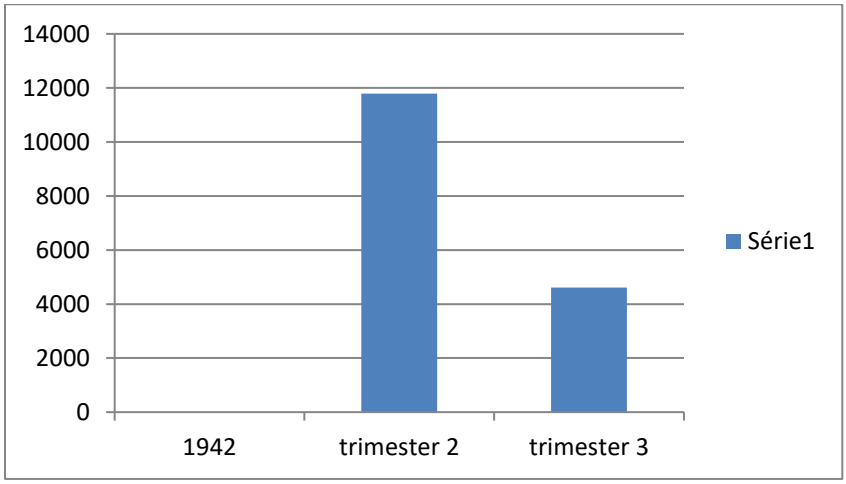


De grafieken hieronder lichten de betalingen van het MER van Berlijn aan de NMBS eruit, met daaronder de getallen van de Jodendeportaties.

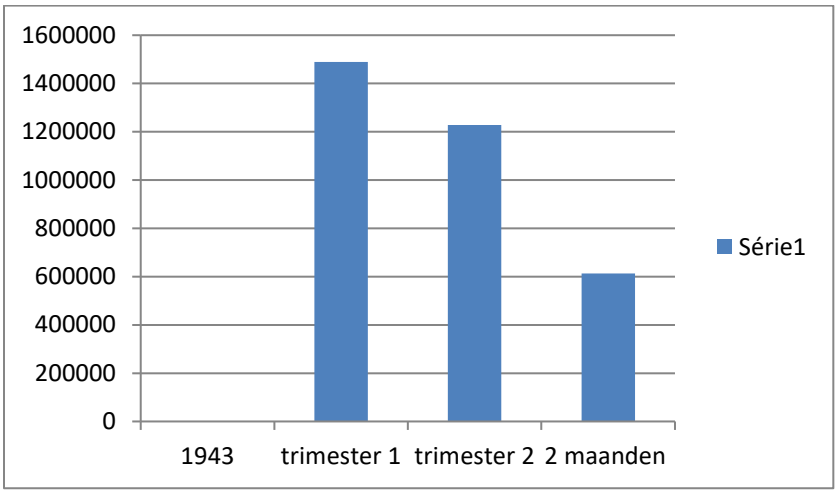
Betalingen MER Berlijn aan de NMBS 1942



Jodentransporten (absolute aantallen gedeporteerden) 1942

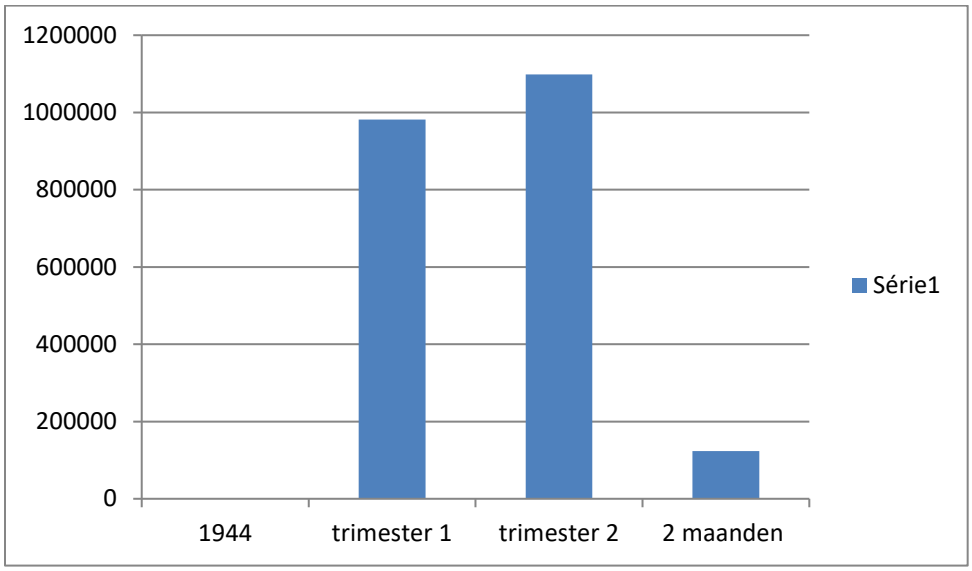


Betalingen MER Berlijn aan de NMBS 1943

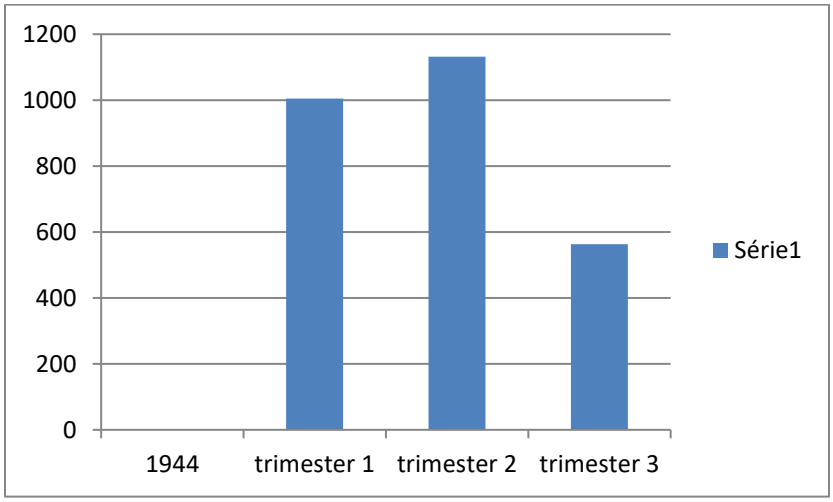


Jodentransporten (absolute aantallen gedeporteerden) 1943

Betalingen MER Berlijn aan de NMBS 1944



Jodentransporten (absolute aantallen gedeporteerden) 1944



(c-6) Enkel de grafieken van 1944 vertonen een zekere overeenkomst. Een algemene correlatie tussen MER-Berlijn betalingen en de Jodentransporten voor de hele bezetting kan echter niet worden vastgesteld. Het is moeilijk de betalingen door het MER te correleren aan deportatietreinen. Ten eerste zijn we niet zeker of betalingen meteen gebeurden. Een betaling die gebeurt in augustus, kan gebeuren voor een prestatie van maanden voordien. Ten tweede

en vooral hebben we geen precies overzicht van de deportatietreinen van de naar schatting 16.081 gedeporteerde politieke gevangenen en de naar schatting 189.542 Belgische dwangarbeiders. Met name voor de grootste groep van de dwangarbeiders hebben we geen exacte data voor alle transporten. Zonder dat totaalbeeld, ontbreken de data voor een correlatie tussen betalingen en deportatiestromen. Daarom blijft het onderscheid tussen de betalingen van het MER in Brussel en het MER in Berlijn speculatie. Het lijkt waarschijnlijk dat het MER bevoegd was voor alle Duitse *Sonderzüge* die op het Belgische net reden. Een logisch onderscheid tussen Brussel en Berlijn kan zijn dat het MER in Berlijn betaalde voor de speciale treinen van hooggeplaatsten of met een bijzondere militaire lading. In dat geval zitten de deportatiebetalingen dus in het veel grotere bedrag van het MER Brussel. Dat is louter beredeneerde speculatie.

4.5.4. Conclusie over de betaling van de deportatietreinen aan de NMBS

Directeur Delory van Financiën verklaart na de bevrijding: '(…) Ik heb nooit de indruk gehad dat de financiële kwestie een invloed had op de beslissing over de militaire treinen'.[289] Hij bedoelt daarmee waarschijnlijk dat de NMBS in de hele kwestie van het verzorgen van het vervoer in Duitse opdracht niet geleid werd door overmatig winstbejag, wat de Galopin-doctrine trouwens ook verbiedt. Die stelling klopt voor het geheel van het Duitse vervoer in België: de NMBS is niet betaald door de WVD/HVD voor het gros van het Duitse (militaire) verkeer in België. Niettemin staat vast dat de NMBS betaald is door Duitsland voor het internationale verkeer, onder meer door het MER. Daarmee kunnen we eigenlijk ook besluiten dat de NMBS zo goed als zeker betaald is voor de deportatietreinen. De NMBS ontving tijdens de bezetting exact 41.946.243 BEF van het MER Brussel en 8.767.214 BEF van het MER Berlijn. Hoewel we dat betalingsverkeer niet precies kunnen correleren aan individuele deportatietreinen, is zo goed als zeker dat hiermee de deportatietreinen van Joden, Roma, Belgische dwangarbeiders en hoogstwaarschijnlijk ook politieke gevangenen zijn betaald. Ten eerste zijn er de Duitse telegrammen die bevestigen dat het MER bevoegd is voor de afhandeling van de deportatietreinen van Joden uit België en van dwangarbeiders uit Noord-Frankrijk via België.[290] Het bewuste telegram over de

[289] '(…) Je n'ai jamais eu l'impression que la question financière ait pu intervenir dans la décision relative aux trains militaires'. Brief dd. 29 maart 1945 van dir. Financiën Delory aan de onderzoekscommissie over de secretarissen-generaal, *Dossier P – Documents Divers. Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 2,* Arch. NMBS/SNCB.

[290] 'Gebühren für Juden-Sonderzüge von Belgien, Frankreich, Holland (…) zum Arbeitseinsatz nach Auschwitz'. Telegramm Eisenbahnministerium (Reichsverkehrsministerium) aan de Reichsbahndirektionen dd. 14 juli 1942, *Ger. Rep. 388 Akten nr. 454, Bl. 056,* Hauptstaatsarchiv Düsseldorf. Zie ook: Andreas Engwert & Susanne Kill (Hrsg.), *Sonderzüge,* 4; Bericht 16 C, dd. 2 maart 1942 – *« Transport sur les lignes belges d'ouvriers engagés soit en Allemagne par l'industrie allemande, soit en France par la Wehrmacht* ».

Jodendeportaties van het Reichsverkehrsministerium van 14 juli 1942 legt expliciet op dat 'Vergoedingen voor speciale treinen voor Joden uit België, Frankrijk, Nederland (...) om in Auschwitz te werken' altijd volgens het standaardtarief berekend moeten worden. We weten dat deze centrale richtlijn is toegepast voor Frankrijk en Nederland; het is zo goed als uitgesloten dat België de enige uitzondering zou zijn. Ten tweede en vooral, beschikken we over het gedetailleerde betalingsverkeer. De reguliere internationale treinen zitten duidelijk in een aparte betalingstabel en staan dus los van de betalingen van het MER (zie de bijlagen). Gezien het profiel en de opdrachten van het MER, kunnen de internationale treinen waarvoor het MER de NMBS betaalt, enkel maar grote hoeveelheden *Sonderzüge* zijn.

4.5.5. De financiële impact van de bezetting

(a) Tijdens de bezetting exploderen de uitgaven van de NMBS door de oorlogsschade, de bezettingsgerelateerde uitgaven en de stijgende personeelskosten (met ruim 25.000 nieuwe aanwervingen). De inkomsten die normaal hoofdzakelijk uit de exploitatie van het net komen, dalen vooral in 1940 en 1944. Het Belgische vervoer zakt in elkaar tussen mei en september 1940. Het jaar 1940 wordt uiteindelijk afgesloten met een deficit van 673 miljoen BEF (in 1939 was het deficit nog 138,9 miljoen BEF).[291] Door de geaccumuleerde tekorten sinds 1931 komt het totale tekort van de NMBS begin 1941 op 1492 miljoen BEF. In 1941 kent het Belgische vervoer een opvallend herstel. De inkomsten stijgen gestaag tot uiteindelijk 80% van de vooroorlogse inkomsten. Toch sluit de NMBS elk bezettingsjaar af met een deficit. De personeelskost is tegenover 1938 in 1942 gestegen met 33,7 miljoen BEF.[292] In 1941 verhoogt de directie al de tarieven met ca. 20% om het tekort weg te werken, een maatregel die trouwens eerst moet passeren langs de WVD.[293] In 1942 wil de raad van bestuur het deficit structureel beginnen aan te zuiveren. Maar eind 1942 beginnen de transporten in België door materieelgebrek langzaam terug te vallen, wat de inkomsten weer doet verlagen.[294] Hoewel de inkomsten in 1942 stijgen naar 2820 miljoen BEF, blijft het deficit voor 1942 op de gewone begroting toch nog 916 miljoen BEF. Dat is dus nog buiten de oorlogskosten gerekend, die apart staan en zoals

---

Verschaft aan de auteur door Paul van Heesvelde.

[291] Rapport présenté par le Conseil d'Administration dd. 23 mai 1941*, Jaarverslagen*, Arch. NMBS/SNCB.

[292] PV zitting B.C. 8 januari 1943, *B.C. Notulen doos 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB.

[293] 'Die belgischen Eisenbahnen in den Jaren 1942 und 1943', *R 5-ANH. I/94 Bd. 2 1940-1941. WVD bzw. HVD Brüssel einschl. EBA Lille, Nancy und Luxemburg, Zusammenarbeit (…),* Bundesarchiv Berlin.

[294] PV zitting B.C. 9 oktober 1942, Idem.

gezegd eind 1942 al oplopen tot 2.489 miljoen BEF.[295] Het geaccumuleerde gat in de 'gewone' begroting loopt in 1942 op tot 2.957 miljoen BEF. 1943 wordt afgesloten met een jaardeficit van 558,6 miljoen BEF en 1944 met een jaardeficit van 573,1 miljoen BEF.[296] Dat tekort loopt in 1944 weer op, omdat de inkomsten in het oorlogsjaar 1944 terugvallen op een schamele 46,5% van de inkomsten in 1943. De NMBS sluit 1944 af met een geaccumuleerd tekort van 2999,9 miljoen BEF.[297] Daarvan is 2180,9 miljoen BEF (72,5%) opgebouwd tijdens de vier oorlogsjaren.[298] Die 72,5% is dan nog zonder de transporten voor de Duitsers, het herstel van materieel voor de Duitsers, en opeisingen. Ook het herstel van de infrastructuur zit niet in dat bedrag. De kost voor het herstel van de schade, 1132 miljoen BEF eind 1944, wordt als oorlogsschade door de Belgische staat gedragen. De NMBS schat zelf begin 1945 de totale bezettingskosten op 4926 miljoen BEF, waarvan 62,5% voor het uitvoeren van transporten in Duitse opdracht.

(b) De staat springt vanaf het het begin van de bezetting bij voor de grote herstelwerken aan de infrastructuur. Op 31 december 1940 heeft de NMBS van de Belgische staat al 600 miljoen BEF voorschotten ontvangen en 155 miljoen BEF geleend van de *Caisse d'avances et de prêts* voor het dringende herstel.[299] Dat laatste blijkt niet genoeg. In 1940 wordt 192 miljoen BEF uitgegeven aan dringende herstellingswerken waardoor er extra moet worden bijgesprongen.[300] Begin 1941, gaat het al om 733 miljoen ontvangen staatsvoorschotten.[301] Normaal worden dit soort grote uitgaven aan het parlement voorgelegd, maar tijdens de bezetting neemt de secretaris-generaal van Financiën die rol over. Vanaf nu zal het investeringsprogramma telkens worden voorgelegd aan Financiën, dat op basis daarvan een lening (aan 3,5% intrest) zal goedkeuren.[302] Eind 1942 ontvangt de NMBS al voor 2573 miljoen BEF renteloze voorschotten van de staat voor dringende kosten. Ze ontvangt daarnaast ook 769 miljoen BEF voor het herstel van het spoorwegnetwerk en (met een rente van 3,5%) 121,2 miljoen BEF voor belangrijke investeringen.[303] Eind 1944 heeft de staat enkel voor het herstel van het netwerk

[295] Rapport présenté par le Conseil d'Administration dd. 28 mai 1943*, Jaarverslagen*, Arch. NMBS/SNCB.
[296] PV zitting B.C. 2 februari 1945, B.C. Notulen doos 2 1937-1941, Arch. NMBS/SNCB.
[297] Rapport sur les Opérations de l'Exercice 1944*, Jaarverslagen*, Arch. NMBS/SNCB.
[298] Idem.

[299] PV zitting B.C. 9 januari 1941, *B.C. Notulen doos 2 1937-1941,* Arch. NMBS/SNCB.
[300] PV zitting B.C. 2 mei 1941, Idem.
[301] *Verslag over de exploitatie gedurende het veertiende boekjaar 1940*, NMBS, Brussel, 1941, Archief NMBS/SNCB.
[302] PV zitting B.C. 5 december 1941, *B.C. Notulen doos 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB.
[303] Rapport présenté par le Conseil d'Administration dd. 28 mai 1943*, Jaarverslagen*, Arch. NMBS/SNCB.

1132 miljoen BEF overgeschreven. Na de oorlog wordt een overeenkomst gesloten met het ministerie van Financiën, om zo betrouwbaar mogelijke schattingen en extrapolaties te komen tot een terugbetaling van de oorlogsschade.[304] Voor wat de NMBS de gewone bezettingskosten noemt, naar hun eigen schatting dus 4.926 miljoen BEF, bestaat in 1945 echter nog geen afspraak met de Belgische staat. Hoe die bezettingskosten in de jaren na de oorlog geleidelijk worden weggewerkt, werd niet verder onderzocht.

4.5. Besluit: De NMBS ontvangt Duitse betalingen voor achtereenvolgens het internationale verkeer besteld door nationale spoorwegmaatschappijen, voor het internationaal verkeer besteld door reisagentschappen, voor het herstel van Duits rollend materieel en, voor beperktere bedragen, ook nog voor het herstel van inbeslaggenomen of uitgeleend Belgisch rollend materieel, de levering van werktuigmachines, het internationaal postverkeer en de verkoop van aardappelen. Ondanks de moeilijkheid om het betalingsverkeer exact te correleren aan individuele deportatietreinen, staat vast dat het MER Brussel en/of Berlijn met deze betalingen de deportatietreinen van Joden, Roma en Belgische dwangarbeiders heeft betaald. Hoewel dat niet door een document bevestigd kan worden, geldt dat hoogstwaarschijnlijk ook voor de politieke gevangenen. Mogelijk was het MER bevoegd voor alle Duitse Sonderzüge op het Belgische net. Een logisch onderscheid tussen de kantoren in Brussel en in Berlijn kan zijn dat het MER-Berlijn betaalde voor de speciale treinen van hooggeplaatsten of met een bijzondere militaire lading. De NMBS ontvangt tijdens de bezetting 41.946.243 BEF van het MER Brussel en 8.767.214 BEF van het MER Berlijn en is dus betaald voor de deportatietreinen. Niettemin sluit de NMBS de bezetting af met een geaccumuleerd tekort op haar begroting van 2999,9 miljoen BEF, waarvan 72,5% specifiek samenhangt met kosten gerelateerd aan de bezetting. Daarboven komt nog de 1132 miljoen BEF schade aan het spoorwegnet, dat als oorlogsschade door de Belgische staat wordt gedragen.

[304] *Dossier 646 Boîte B3530, Dommages de Guerre,* Arch. NMBS/SNCB.

5. Verzet, zuivering en herstel

5.1. Openlijke protesten van de directie

Hoewel de directie begin 1941 het uitvoeren van militaire prestaties accepteert als een voldongen feit, zijn er andere Duitse eisen waartegen de directie wel protesteert en die ze zelfs weigert uit te voeren.

5.1.1. Directeur-generaal Rulot weigert het bevel uit te voeren van de WVD van 8 februari 1941, om de vrijwillige tewerkstelling in Duitsland van NMBS-personeel actief te steunen. Hij wordt hierin gesteund door de raad van bestuur en de secretarissen-generaal. Pas nadat secretaris-generaal Claeys hiervoor onder huisarrest wordt geplaatst, geeft directeur-generaal Rulot op expliciete vraag van het comité van secretarissen-generaal toe om de sociale rechten te garanderen van het personeel dat vrijwillig in dienst treedt bij de Duitse *Reichsbahn*. Na de bevrijding zal de NMBS die belofte intrekken.

5.1.2. De directeur-generaal weigert de verplichte tewerkstelling in Duitsland (6 oktober 1942) voor NMBS-personeel uit te voeren. Ook hiervoor wordt hij expliciet gedekt door de raad van bestuur en secretaris-generaal Claeys. Tot het einde van de bezetting zal Rulot interveniëren om alle medewerking aan deze Duitse maatregel te verbieden. De NMBS weigert met name om namenlijsten van personeel te geven. Dit blijft zo tot in 1944, wanneer grote aantallen personeelsleden onderduiken of onwettig afwezig blijven. Voor de hele bezetting worden 3907 personeelsleden ingezet voor de verplichte tewerkstelling. Gezien de grote instroom van nieuw personeel is dat globaal een overwinning van Rulot.[305]

5.1.3. De NMBS-directie protesteert tegen het gebruik van burgers en personeel als 'levend schild' op militaire transporten in 1943.[306] Tussen september 1942 tot augustus 1943 voert de NMBS-directie ook een discussie over de integratie van Duits luchtafweergeschut op Belgische treinstellen. Directeur-generaal Rulot weigert dit principieel en zoekt dekking bij de raad van bestuur, juridische adviseurs en leden van het Galopin-comité. Die bevestigen dat het gaat om rechtstreekse deelname aan militaire operaties.[307] Directeur-generaal Rulot verbiedt zijn personeel de wagens met Duits luchtafweerschut te integreren in treinstellen en voort te trekken. Hij dreigt zelfs

[305] PV ondervraging Rulot dd. 16 december 1944, *Dossier C: Déclarations et productions de M. Rulot, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB
[306] Brief Rulot aan de Hauptverkehrsdirektion dd. 23 augustus 1943 en 12 februari 1944, Brief Henning aan de Hauptverkehrsdirektion dd. 13 september 1943, *nr. 756, E-2.02, Beleidsdocumenten NMBS WOII*, Archief van de NMBS
[307] Consultation du 6 avril 1943, *Dossier Wagens de D.C.A. dans les trains*, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 2,* Arch. NMBS/SNCB; Principaux chefs d'accusation à charge de M. Rulot, Directeur Général de la SNCB, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB; PV zitting B.C. 19 maart 1943, B.C. Notulen doos 2 1937-1941, Arch. NMBS/SNCB.

impliciet met het opblazen van de samenwerking.[308] Uiteindelijk wordt een halfbakken compromis bereikt, dat in de praktijk waarschijnlijk betekent dat de Duitsers dit ongecontroleerd kunnen blijven doen. De NMBS is niet bij machte de Duitsers tegen te houden. Na de arrestatie van Rulot in februari 1944, zal deze praktijk nog uitbreiden.[309] Het illustreert als dusdanig ook de feitelijke macht van de Duitse bezetter. Waarom protesteert Rulot wel tegen deze maatregel en niet tegen de bredere militaire prestaties of leveringen? Dat komt waarschijnlijk ten eerste omdat hier de veiligheid van het personeel rechtstreeks in het gedrang komt en ten tweede omdat intussen de bezettingscontext is veranderd. Rulot heeft zelf ook een mentale evolutie meegemaakt en is in 1943 de dictatoriale en onbetrouwbare houding van de HVD beu.

5.1.4. Andere openlijke weigeringen van de directie zijn de weigering om personeel te ontslaan dat door het Duitse militaire gerecht is veroordeeld, om volksvertegenwoordigers en senatoren te laten betalen voor hun treinrit, om dossiers van gesanctioneerd personeel aan de Duitsers door te geven en om het personeel paspoortcontroles te laten uitvoeren.[310]

5.1.5. Qua reële impact is de belangrijkste beleidsmatige vorm van 'tegenstand' – de term verzet is hier niet van toepassing – het aanwervingsbeleid en het sociale beleid van de NMBS. Het bedrijf zal tijdens de bezetting ongeveer 25.000 personeelsleden extra aanwerven, waarvan de meerderheid strikt genomen niet nodig is.[311] Het aantal personeelsleden stijgt tot 97.862 in het voorjaar van 1944 tegenover 72.556 in 1939.[312] Er worden dus aanwervingen gefinancierd waar geen nood aan is.[313] Bij de duizenden aanwervingen, zijn er ook universitaire studenten en seminaristen die op die manier hun studie kunnen voortzetten.[314] Het aanwerven van personeel met valse papieren is geen zeldzaamheid. Soms worden ook ondergedoken personeelsleden onder een valse naam opnieuw aangeworven. Het doel van die politiek, in lijn met de Galopin-doctrine, is het voorkomen van de deportatie van Belgische arbeidskrachten. Vanuit die optiek is de tewerkstellingspolitiek van de NMBS een succes te noemen. Tijdens de hele bezetting worden 3907 personeelsleden gedeporteerd voor de

[308] Brief van Rulot aan de HVD dd. 24 maart 1943, *Dossier Wagons de D.C.A. dans les trains*, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 2,* Arch. NMBS/SNCB.
[309] (1132 miljoen BEF eind 1944) wordt volledig door de staat gedragen..
[310] Nota 'Divers' door Rulot, *Archieven Nolet de Brauwere (AA807),* CegeSoma/Rijksarchief
[311] Rulot aan de minister van Communicatie dd. 29 januari 1951, *Relations avec le ministère des Transports*, *Nr. 127 Fonds Hermann,* Rijksarchief Namen.
[312] Madelaine Jacquemin, *Inventaire*, 10.
[313] PV ondervraging Paul Nolet de Brauwere van Steeland, dd. 30 januari 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[314] Brief van de beroepsassistenten aan minister Pierlot dd. 2 oktober 1944, *Dossier nr. 6153, Bomans*, SNCB-RA.

verplichte tewerkstelling.[315] Dat is een relatief gering aantal vergeleken met de instroom. Deze politiek betekent een grote extra kost voor het bedrijf. Vooral het feit dat het bedrijf dit verkocht krijgt aan de Duitsers is opmerkelijk. Enkele directieleden spreken na de bevrijding over een stilzwijgend akkoord met de Duitsers vanaf eind 1942, wat erop neerkomt dat de bezetter de inzet van NMBS-personeel in Duitsland laag houdt op voorwaarde dat de NMBS mensen blijft aanwerven in België om de productie en het vervoer op peil te houden.[316] De tewerkstellingspolitiek is een overwinning van Rulot. De prijs die daarvoor betaald wordt, is de verhoogde dienstverlening voor de Duitsers in België.

5.1. Besluit: De directeur-generaal uit veel protesten tegen Duitse orders tussen 1942-1944 en weigert ondanks grote druk bepaalde Duitse maatregelen uit te voeren. Hij zoekt daarbij altijd dekking van de raad van bestuur en meestal ook de secretarissen-generaal. Hij weigert vooral mee te werken wanneer de belangen van het personeel in het gedrang komen, zoals de verplichte tewerkstelling of de veiligheid van het personeel. Zijn toenemende protesten hebben zeker ook te maken met de evolutie van de globale bezettingscontext in 1942.

5.2. Georganiseerd verzet binnen het bedrijf

5.2.1. Na de oorlog worden 6.799 personeelsleden of 6,9% van het personeelsbestand erkend als verzetslid.[317] Het verzet staat met andere woorden sterk binnen de NMBS. Dit hoge aantal laat zich verklaren door de prioritaire focus van het verzet op de spoorwegen maar het is ook indicatief voor de onvrede van een groot deel van het personeel over de samenwerkingspolitiek van het bedrijf. De eerste grote belangrijke verzetsvorm rond het spoor, zijn de inlichtingen. Het bureau van de dienstregeling is tegen 1943 volledig geïnfiltreerd door verzetsmensen. Zij geven meteen de inlichtingen over het Duitse vervoer door via de inlichtingsdiensten. Diverse directieleden zijn daarvan op de hoogte.[318] De tweede grootste verzetsvorm zijn de sabotages. Een betrouwbaar cijfer van het aantal sabotages in en rond het spoor, is onmogelijk te geven: het hangt volledig af van de manier waarop wordt geteld. De kleine sabotagedaden nemen in 1941 en zeker in 1942 sterk toe.[319] Van

[315] PV ondervraging Rulot dd. 16 december 1944, *Dossier C: Déclarations et productions de M. Rulot, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[316] PV dd. 19 december 1944, verklaring Bunnen, Dessy, Bomans, *Dossier nr. 6153, Bomans,* SNCB-RA; PV ondervraging Rulot dd. 16 december 1944, *Dossier C: Déclarations et productions de M. Rulot, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[317] Madelaine Jacquemin, *Inventaire (…)*, 12.
[318] Brief hoofdinspecteur Tack dd. 19 februari 1946 aan de onderzoekscommissie, *Dossier nr. 6229, Brixhe Emiel, SNCB-RA.*
[319] Brief aan Nolet de Brauwere dd. 28 oktober 1944 over de gevallen Lambotte en Paques, *Dossier nr. 4503, Lambotte Fernand,* SNCB-RA.

55 grote sabotages in augustus 1943, stijgt dat aantal naar 241 in november 1943.[320] De sabotages worden ook efficiënter uitgevoerd. Tijdens de winter van 1943-1944 spitst het verzet zich toe op de belangrijkere knooppunten. Ook de vormingsstations met hun complex wisselsysteem en de werkplaatsen zijn belangrijke doelwitten. De belangrijkste *hotspots* zijn de regio rond Ath in het noorden van Henegouwen (van waaruit veel treinen met bouwmaterialen en arbeiders vertrekken naar de militaire verdedigingswerken aan de kust), de streken rond Bergen, Charleroi en Doornik (een knooppunt van kolentransporten) en tot slot het Luikse gebied (vooral erts- en kolentreinen). Tegen de lente van 1944 wordt veel gesaboteerd in de Ardennen, onder meer houttransporten. Ook de Duitse troepen en wapentransporten zijn belangrijke doelen. In november 1943 worden 103 spoorlijnen onbruikbaar gemaakt en 32 locomotieven vernield. Diezelfde maand gaan door aanslagen 52 ertstreinen met een lading van 48.160 ton verloren.[321] Onder de categorie 'sabotage' worden door de NMBS zelf voor de hele bezetting 3193 sabotagedaden geregistreerd. In 1941 gaat het om 16 sabotages, in 1942 om 137 en in 1943 om 880. In 1944 gaat het om 2160 sabotages, waarvan 1501 tussen juni en augustus.[322] Alleen al in de maand maart 1944 wordt door de Duitsers een verlies van 183.000 ton erts genoteerd door aanslagen.[323] In 1944 nemen uiteraard ook nog eens de geallieerde bombardementen toe.

5.2.2. Het belangrijkste voorbeeld van een aparte verzetsorganisatie bij de NMBS, is de zogenaamde Groep CF (wat staat voor 'Chemin de Fer'). Die groep wordt in november 1941 gesticht door Georges Ronval, technicus en diensthoofd bij de NMBS. De groep staat in contact met verschillende gewapende verzetsgroepen en inlichtingen- en actiediensten en telt tegen 1943 ongeveer 350 leden, in hoofdzaak personeelsleden van de NMBS.[324] Vooral in de regio rond Bergen staat de groep sterk. Dit netwerk houdt zich bezig met tal van activiteiten, met name sabotage en inlichtingen. Ze spelen een belangrijke rol in de totale transparantie van het Duitse vervoer in de inlichtingen aan de geallieerden.[325] Rond september-oktober 1943 wordt deze aparte spoorweggroep Groep CF geïntegreerd in de Groep G, een landelijke verzetsorganisatie gespecialiseerd in sabotages.

---

[320] Willem Clemens Meyers, Frans Selleslagh, *"De vijand te lijf": de Belgen in het verzet*, Antwerpen/Amsterdam, 1984 (76).
[321] Idem, 76
[322] *Statistiques des actes de sabotage, direction du service des dommages de la SNCFB*, AA69, CegeSoma/Rijksarchief.
[323] Willem Clemens Meyers & Frans Selleslagh, *De vijand te lijf*, 76-77.
[324] Brief Georges Ronval aan De Beukelair, dd. 21 maart 1947, *AA977/ CF25/Georges Ronval*, Cegesoma/Rijksarchief.
[325] Voor een uitgebreide casestudie van deze verzetsorganisatie: Florence Matteazzi, '«Qui s'y frotte, s'y pique». Aperçu de la résistance au sein de la SNCB durant la Deuxième guerre mondiale', in *BTNG*, (te verschijnen in 2024) ; Getuigenis 25 februari 1951, *AA977/ CF25/Georges Ronval*, Cegesoma/Rijksarchief.

5.2.3. Gebaseerd op de steekproef voor de regionale groepen Luik (met 1201 erkende verzetsmensen bij het personeel), Bergen (1118 erkende verzetsmensen bij het personeel), de kleinere groep Brussel (349 erkende verzetsmensen bij het personeel) en het verzetspersoneel in de regio Mechelen, Leuven, Tienen en Landen (284 personeelsleden) kunnen we algemene conclusies trekken.[326]

Een eerste kenmerk is dat het gaat om gefragmenteerd verzet met veel verschillende organisaties die naast elkaar werken.[327] In de groepen Luik-Bergen-Brussel zijn maar liefst 25 verschillende verzetsorganisaties actief. Dat geldt ook voor de regio Mechelen. Wat bij de drie groepen opvalt is dat het gaat om mensen met een lange verzetsstaat en dus een relatief vroeg engagement in het verzet: 68% was tussen twee en drie jaar actief in het verzet en 30% zelfs tussen drie en vier jaar. Bij de drie groepen gaat het beroepsmatig vooral om machinisten en treinbegeleiders (12%), seingevers (5%), opstellers (5,9%), klerken (5,6%), rangeermachinisten (4,3%), chauffeurs (3,5%) en postbedienden (3,1%). Interessant is ook dat maar liefst 47% van deze verzetsmensen al minstens 20 jaar voor de NMBS werkte, wat aantoont dat ook het personeel dat intussen vergroeid was met het bedrijf zich engageerde. Het gaat om relatief oudere mensen, tenminste in vergelijking met de gemiddelde leeftijd van Belgische verzetsmensen in het algemeen. Ruim de helft (57%) is in 1942 tussen de 37 en 50 jaar oud.

5.2. Besluit: Het georganiseerde verzet staat heel sterk in het bedrijf en is ook diep vertakt, met 6,9% van het personeelsbestand dat na de oorlog officieel wordt erkend als verzetslid. Het verzet blinkt uit in sabotage en vooral ook inlichtingen over Duits verkeer. Het gaat om decentrale en relatief gefragmenteerde netwerken die naast elkaar werken. De meerderheid van de verzetsleden is iets ouder personeel dat al langer voor het bedrijf werkt.

5.3. Dagelijks verzet en de Galopin-doctrine

5.3.1. De NMBS vormt op die manier een concreet voorbeeld van hoe de Galopin-doctrine in de praktijk kan worden toegepast door een systeem van verlaagd rendement. De NMBS is een opvallende combinatie van centralistisch (zelfs autoritair) bestuur en een decentrale (zelfs gefragmenteerde) uitvoering. Hoewel in grote organisaties op zich niet abnormaal, leidt dat tijdens de bezetting tot een dubbelzinnige situatie. Het besef groeit geleidelijk in het bedrijf dat er naast de officiële werkelijkheid van instructies en berichten een andere realiteit bestaat, die

[326] Florence Matteazzi, *Qui s'y frotte, s'y pique*; Ruben Lateur, *Het verzet.*
[327] Voor deze cijfers, zie: Florence Matteazzi, *Qui s'y frotte, s'y pique*.

misschien wel meer legitimiteit heeft. De Galopin-doctrine wordt dus decentraal toegepast; binnen diensten en netwerken. Geleidelijk groeit zo een alternatieve schaduwrealiteit die onder de neus van de Duitsers sabotages en vertragingen als een structureel systeem installeert. Dat schaduwbedrijf toont een complexe realiteit vol genuanceerde menselijke relaties, die eigenlijk op het microniveau van de concrete werkvloer onderzocht moet worden.

5.3.2. Vanaf de winter van 1942-1943 kantelt de militaire context en passen de meeste mensen hun houding aan. De twee laatste bezettingsjaren heeft het bedrijf zwaar te lijden onder geallieerde bombardementen en aanslagen. Het spoorwegverkeer militariseert en de NMBS wordt meer een deel van de militaire strijd. Er zijn diverse problemen.

(a) De NMBS kan als werkgever niet langer de veiligheid waarborgen van het personeel. Waar het verplichten van het personeel om Duitse diensten uit te voeren voordien al delicaat was, wordt dat in 1943 helemaal problematisch.

(b) Het herstel van alle schade zorgt voor een extra belasting voor het personeel. De Duitsers leggen in dit kader steeds zwaardere arbeidsvoorwaarden op zonder de toestemming van de NMBS.[328] De HVD gebruikt daarvoor de Duitse Verordening van 13 oktober 1942 die stelt dat in een noodtoestand tijdelijk afgeweken kan worden van de arbeidswetgeving.

(c) Er zijn ook aanwijzingen dat de Duitse bezetter de controle verliest. Duitse verantwoordelijken van werkplaatsen die de quota niet halen worden door Berlijn snel vervangen, terwijl het Belgisch personeel op post kan blijven.[329] Daarom ook dat HVD gedwongen is haar eigen personeel terug op te voeren in 1944 van 10.000 naar 18.000 mensen.[330]

5.3.3. In het dagelijks functioneren van een mastodontbedrijf als de NMBS bestaan veel mogelijkheden tot gelegenheidsverzet. Het nieuwe beheerssysteem van juni 1941 heeft een paradoxaal effect: naast een hechtere samenwerking, creëert het ook de voorwaarden voor verzet. Dat kan gaan van het kwijtraken van materieel, het een foute bestemming geven, kleine sabotages bij het herstellen van een locomotief, het saboteren van seinen, opzettelijke vertragingen, verzetsberichten verstoppen in officiële communicatie, het verstoppen van gereedschap in gevangenentreinen, het

[328] PV vergadering HVD met de NMBS-directie dd. 5 juni 1944, *Dossier nr. 9430, Vertongen,* SNCB-RA; *Dossier nr. 4183, Challe H.J.J.,* SNCB-RA.
[329] 'Rapport relatif aux difficultés rencontrées pendant l'occupation allemande par M. Bertrand (277)', *Dossier Nr. 4122, Bertrand L.J.Gh.* SNCB-RA; Brief Resch aan Bertrand dd. 29 september 1945, *Dossier Nr. 4122, Bertrand L.J.Gh.*, SNCB-RA; Zitting onderzoekscommissie 3 december 1946, verklaring mr. Bertholet, *Dossier nr. 4694, Puissant Franz Alfred,* SNCB-RA.
[330] Absetzungsbericht für den Bezirk der HVD Brüssel, *R 5-ANH. I/101 Bd. 5, Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen 1940 bis 1944, 1940 – 1954*, Bundesarchiv Berlin.

niet melden van onderduikers of vluchtelingen die stiekem met de trein meereisden enzovoort. Een andere vorm van dit soort dagelijks gelegenheidsverzet, is het Duitse vervoer vertragen door er geen prioriteit aan te verlenen. Dit soort gelegenheidsverzet hangt sterk af van de specifieke situatie. Er is immers veel controle op de werkvloer. Om bepaalde sabotages te vermommen als ongevallen, is de steun van de collega's nodig. Het saboteren van locomotieven kan ook een negatieve impact hebben op het Belgische vervoer. Dagelijks moet de juiste combinatie gevonden worden van kleine sabotages, een strategisch beheer van het materieel en de *dienstregeling*.

5.3.4. Een vorm van sabotage is het niet toepassen van sancties. Belangrijker is de steun voor het groeiende absenteïsme onder het personeel vanaf 1943. Personeel dat zich ziek meldt, neemt in 1944 epidemische proporties aan. In de groep Mons, gaat het op een bepaald moment om ca. 40% van het personeel. Een brief van de *Militärverwaltung* van mei 1944 spreekt zelfs over een afwezigheid wegens ziekte van 70% van de machinisten.[331] Binnen het bedrijf heerst tegen 1943 een algemeen en stilzwijgende akkoord om deze afwezigen te steunen. Dat impliceert ook fraude van de medische attesten of van het tikkloksysteem. In 1944 weigert de directie vlakaf om de Duitsers toegang tot de namenlijsten te geven. Leidinggevenden steunen op veel diensten ook het verzetsengagement van hun personeel, door hen materieel te steunen of alibi's te bezorgen. In de praktijk wordt dus vanaf 1943 verwacht van (leidinggevend) personeel dat ze zelf het juiste evenwicht vinden tussen voldoende productiviteit en sabotages.

(a) De algemene directie is zeker in 1944 betrokken bij het globale systeem van vertragingen en rendementsverlaging. Op 17 mei 1944 (na de arrestatie van Rulot) beslissen diverse directieleden bijvoorbeeld in clandestien overleg met de Generale Maatschappij om de herstellingswerken aan infrastructuur na bombardementen bewust te vertragen. Vooral het herstel van spoorwegbruggen wordt vertraagd zodat tanks moeilijker vervoerd kunnen worden

(b) Alle verklaringen en naoorlogse onderzoeken bevestigen die systematische productiviteitsverlaging vanaf 1943. Welke impact dit globaal heeft op de output is moeilijk te becijferen. De cijfers variëren ook per regio of dienst. De cijfers zijn onmogelijk te reconstrueren omdat de officiële cijfers onbetrouwbaar zijn. De werkuren worden vervalst.[332] De naoorlogse onderzoekscommissie stelt vast dat de productiecijfers door de Duitsers zelf vervalst werden om aan Berlijn goede resultaten te tonen. Volgens Dufour is het productieschema van Salzinnes in 1943 en 1944 op ongeveer 50% van de reële capaciteit.[333] De productie van de werkplaats in Salzinnes

[331] Brief van de *Militärverwaltung* aan de NMBS-directie dd. 24 april 1944, *Nr. 756, E-2.02, Beleidsdocumenten NMBS WOII*, Arch. NMBS/SNCB
[332] Onderzoekscommissie PV dd. 6 juni 1946, *Dossier nr. 4748, Schepers René,* SNCB-RA.
[333] 'Déclaration Dufour (nr. 25)', *Dossier nr. 4328, Dufour Paulin*,SNCB-RA.

valt volgens een andere schatting tegen 1943-1944 terug tot slechts 30% tegenover 1939.[334] In de werkplaatsen in de groep Luik bijvoorbeeld, vallen de cijfers vooral vanaf mei 1944 plots heel sterk terug, soms met 50%.[335] De verdediging van Directeur Materieel (vanaf begin 1943) Chantrell gebruikt ook het cijfer van 30% van de productiviteit in de werkplaatsen.[336] Dat komt overeen met de houding van veel andere grote bedrijven of sectoren. De Belgische staalindustrie produceert tijdens de bezetting slechts 25% van het vooroorlogse cijfer met globaal hetzelfde aantal werknemers.[337] De totale verwerkende industrie zou in 1942 voor 70% voor de Belgische markt produceren en slechts voor 26% voor Duitsland (4% naar andere landen). Hoewel door gebrek aan betrouwbare cijfers en de grote lokale variatie per dienst een globaal cijfer moeilijk te geven is, lijkt het erop dat de NMBS tijdens de bezetting dus wel op de lijn blijft zitten van de Galopin-doctrine wat betreft output, rendement en vervoer.

5.3. Besluit: De NMBS is een mooi voorbeeld van een praktische toepassing van de Galopin-doctrine op de werkvloer. Binnen verschillende lokale diensten en afdelingen worden de productie en de dienstverlening vanaf 1943 systematisch laag gehouden, door kleine sabotages, vertragingen, massaal absenteïsme en fraude met de werkuren en de cijfers van output. De exacte economische impact hiervan is onmogelijk exact te berekenen, ook omdat officiële cijfers niet betrouwbaar zijn. Ongetwijfeld treden regionale verschillen op. Niettemin lijken de schattingen erop te wijzen dat de NMBS door dit decentraal toegepaste systeem zeker onder de opgelegde maximumgrens van de Galopin-doctrine blijft.

[334] Zitting onderzoekscommissie dd. 11 juni 1946, *Dossier nr. 4748, Schepers René,* SNCB-RA.
[335] 'Mémoire répondant aux divers faits qui me sont reprochés (…)', *Dossier nr. 4580, Marechal E.,* SNCB-RA.
[336] 'Conclusions pour M. Chantrell, directeur inculpé', Dossier nr. 4184, Chantrell Augustin, SNCB-RA.
[337] Michaël De Vlaminck & Luc De Vos, *De Belgische industriëlen*, 135

5.4. Waarom geen verzet tegen de deportaties?

Hoe kunnen we verklaren dat ondanks het sterke verzet in en rond de NMBS er geen directe weerstand is tegen het uitvoeren van de deportatietreinen?

5.4.1. De NMBS ziet de deportatietreinen als een klein deel van de veel grotere categorie transporten in het belang van Duitsland, wat de NMBS meestal 'militaire treinen' noemt. De NMBS aanvaardt al in 1940 dat ze dit soort transporten zal uitvoeren, als een onvermijdelijke prijs voor de samenwerking met de Duitsers in het belang van de Belgische bevolking. Op basis van die stilzwijgende beslissing, accepteert de NMBS vervolgens ook andere niet-legale Duitse bevelen uit te voeren. Op het moment dat deportatietreinen worden geïntroduceerd, is voor velen de cruciale grens al gepasseerd. De geleidelijke opstap naar deportatietreinen wordt vervolgens zelfs niet meer in vraag gesteld. Het is dus een schoolvoorbeeld van een graduele radicalisering die kan plaatsvinden in een blind bureaucratisch proces. Wat de reacties waren van het gewone personeel dat de opdrachten moest uitvoeren, is niet meer na te gaan. Het lijkt waarschijnlijk dat er voor deze opdrachten enkel voor de Duitsers 'betrouwbaar' personeel geselecteerd. Een principieel protest komt er in elk geval nooit.

5.4.2. Waarom beseft de NMBS niet dat het hier om een bijzondere categorie van diensten gaat? De speciale treinen zijn voor het bedrijf tijdens de bezetting een onbelangrijk en zelfs onzichtbaar dossier tussen de vele 'echte' problemen. Andere strijdpunten en belangen zijn voor het bedrijf veel belangrijker. Het feit dat de deportatietreinen ook na de oorlog nooit worden vermeld in de zuiveringsbronnen, onderstreept dat het hier niet gaat om een bewuste geheimhouding maar wel een onverschilligheid, of liever: een onvermogen om dit als een belangrijk en specifiek iets te herkennen. Het gaat hier dus ook niet noodzakelijk om xenofobie tegenover buitenlandse Joden en Roma, een element van verklaring dat werd benadrukt in het onderzoek 'Gewillig België' uit 2007. De NMBS heeft dezelfde houding tegenover de deportatietreinen van verzetsmensen en verplicht tewerkgestelden.

5.4.3. Waarom treedt het georganiseerd verzet tijdens de bezetting dan niet op tegen deportatietreinen? Het belangrijkste deel van het antwoord is waarschijnlijk dat het stoppen van deportatietreinen door de meeste verzetsgroepen werd beschouwd als te gevaarlijk, te onpraktisch en globaal het risico niet waard. Het verzet moet tijdens de bezetting altijd een moeilijke kosten-baten analyse maken van de inzet van schaarse mensen en middelen, de gevaren en de resultaten. De prioriteit van het verzet ligt bij de acties tegen het zuiver militaire vervoer: Duitse bevoorrading en troepentransporten. Dit wordt bevestigd door het onderzoek over het verzet in de cruciale regio Mechelen, Leuven, Tienen en Landen.[338] Ondanks de aanwezigheid van veel verschillende verzetsgroepen in deze regio's, blijkt een specifieke sabotage van

[338] Ruben Lateur, *Het verzet.*

deportatietreinen helemaal geen prioriteit. De voorkeur gaat naar kleinere sabotages in de werkplaatsen en de (militaire) inlichtingen. Grote, spectaculaire aanslagen blijven in deze regio tot het einde van de bezetting een zeldzaamheid. Hoewel het saboteren van de verplichte tewerkstelling eind 1942 één van de grootste prioriteiten van het verzet wordt, richt de sabotage zich op het proces van de tewerkstelling, zoals overvallen op gemeentehuizen en arbeidsbureaus. De deportatietreinen zelf zijn niet het gemakkelijkste doelwit in het hele systeem. De Duitse bewaking en de veiligheidsvoorschriften zijn zeker bij de *Sonderzüge* uitzonderlijk streng. Een groot vuurgevecht is haast onvermijdelijk. Een trein saboteren van binnenuit, laat staan tegenhouden, brengt ook het personeel in gevaar. En als een grote groep gevangenen weet te ontsnappen: waar moet deze groep dan opgevangen worden? Wat de deportatietreinen betreft, blijft het daarom bij 'klein verzet'. In hoeverre NMBS-personeel meewerkt aan het verbergen van gereedschappen onder het stro van de goederenwagens of het niet goed afsluiten van de deuren is niet te bepalen.[339] De gereedschappen lijken overwegend door mensen uit de Dossinkazerne zelf te zijn binnengesmokkeld.[340] Dat geldt ook voor het bewust trager rijden door machinisten zodat mensen kunnen ontsnappen. Dit wordt vaak vermeld in naoorlogse verklaringen, maar is onmogelijk te controleren. Tot slot moet ook het gebrek aan kennis over de uitroeiing van Joden en Roma worden vermeld. De geheimhouding rond het uitroeiingsprogramma heeft het zeker gemakkelijker gemaakt om bewust of onbewust weg te kijken.

5.4. Besluit: Er is bij het verzet binnen en buiten de NMBS weinig tot geen animo voor rechtstreekse aanvallen op deportatietreinen. Dit soort aanvallen worden beschouwd als gevaarlijk en onpraktisch. Het verzet richt zich op Duits militair vervoer en ook de zwakkere schakels in het Duitse systeem van uitbuiting.

5.5. De houding van de directie tegenover het verzet

5.5.1. Zeker vanaf 1943 ondersteunt de directie stilzwijgend het georganiseerd verzet. Een belangrijk deel van de directie en het leidinggevende kader engageert zich ook zelf in het georganiseerd verzet. Dat geldt zelfs voor de grootste voorstanders van loyale samenwerking met de Duitsers: Rulot en Bomans. Bij de administratie van de directies (inclusief de centrale directie) en de leidinggevende kaders kon Florence Matteazzi 335 erkende verzetsmensen identificeren, inclusief Rulot, Bomans, Henning en Brahy (de groepschef van Charleroi). Het gaat bij die administraties vooral om opstellers (administratief bedienden, 20,84%) en klerken (16,61%). Bijna 8% waren inspecteurs. Het gaat voor 53,7% om oudgedienden bij

[339] Laurence Schram, *Dossin,* 239-240.
[340] Idem*,* 235-237; Daniel Weyssow, Jo Struyven, Roland Baumann, *Paysages d'évasion,* 30.

de NMBS met een staat van dienst van ruim 20 jaar. Het verzet stond het sterkst bij de directie Financiën (32% van de 335 geïdentificeerde mensen), gevolgd door de Personeelsdirectie (16%) en de directie Materieel (13,9%). Binnen de kleine algemene directie worden naast Rulot en Bomans ook nog tien andere personeelsleden erkend als verzetsmensen. De meeste leden van de directies en leidinggevende diensten behoorden tot het Geheim Leger (17,5%), de inlichtingen- en actiediensten (16%), de Patriottische Milities (15%) en de Gewapende Partizanen (10,6%).

5.5.2. De directeur-generaal blijft formeel altijd tegenstander van bewuste sabotages door het personeel. Helemaal onlogisch is dat niet. Hij kan in zijn positie sabotages niet openlijk goedkeuren. Verschillende leden van het hoger kader beweren na de bevrijding ook dat alle dreigende omzendbrieven en berichten aan het personeel vooral zijn bedoeld om de Duitsers tevreden te houden.[341] Hier zit een kern van waarheid in, in die zin dat Rulot en zijn omzendbrieven tegen sabotages snel legitimiteit verliezen. Het besef dat iedereen zijn eigen individuele keuze moet maken, is wellicht voor een groot deel van het personeel snel duidelijk. Niettemin is Rulots houding tegenover sabotages ondubbelzinnig: personeelsleden mogen om 'gewetensbezwaren' ontslag nemen maar het personeel dat ervoor kiest in dienst te blijven en dus betaald te worden, moet de dienst ook strikt uitvoeren.[342] Op dat punt verwijdert hij zich eind 1942 geleidelijk van een groot deel van zijn eigen bedrijf. Maar zelfs directeur-generaal Rulot raakt betrokken bij het verzet. Rulots verzetsengagement moet in de veranderende context geplaatst worden en in de mentale evolutie die hij doormaakt. Hij heeft mogelijk al heel vroeg verzetscontacten.[343] Hij zou naar eigen zeggen al vroeg gepleit hebben voor een bombardement op de werkplaats in Mechelen.[344] Misschien kan Rulot dit voor zichzelf legitimeren omdat de verantwoordelijkheid 'uit handen' wordt gegeven en aan de geallieerden wordt gelaten. Rulot wordt in 1942 aangeworven bij de verzetsorganisatie Nationale Koninklijke Beweging (NKB).[345] Veel verzetsactiviteiten lijkt hij niet te hebben ondernomen. Rulot heeft wel veel andere verzetscontacten,

[341] PV getuigenverklaring Paul Louis Nicolas Ghilain, dd. 3 maart 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB; PV ondervraging Rulot dd. 16 december 1944, *Dossier C: Déclarations et productions de M. Rulot, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[342] Principaux chefs d'accusation à charge de M. Rulot, Directeur Général de la SNCB, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[343] Brief Henriquet aan Van Geyt (hoofd onderzoekscommissie) dd. 20 februari 1945, *Temoins interpellés à la demande de M. Rulot, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[344] Antwoorden van mr. Pinsart (D/B 11fi), *Temoins interpellés à la demande de M. Rulot, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB; Brief van A. De Schryver aan Van Geyt, dd. 20 februari 1945, *Temoins interpellés à la demande de M. Rulot, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB
[345] Florence Matteazzi, *Qui s'y frotte, s'y pique*.

waaronder met zijn zoon, Jacques Rulot, die eerst lid is van het Belgisch Legioen (later Geheim Leger) en daarna van de Gewapende Partizanen.[346] Ook directeur Nachtergaele is in 1944 betrokken bij plannen (die nooit gerealiseerd worden) van de dienst Boucle om het spoorwegverkeer lam te leggen.[347]

5.5.3. Het belangrijkste verzetsnetwerk op directieniveau is zonder twijfel het netwerk rond personeelsdirecteur Paul Nolet de Brauwere van Steeland, die al eind augustus 1940 lid wordt van de inlichtingendienst Zéro en vanaf september 1941 van de dienst Luc-Marc.[348] Hij bouwt een ruim verzetsnetwerk uit binnen en rond de NMBS, onder meer met vier leden van de Belgische delegatie bij de EBD waaronder René Henning, die na de bevrijding een tijd de directeur-generaal zal worden. Ook Maurice Dauby, vanaf mei 1942 hoofd van het Belgische bureau van de dienstregeling bij de EBD, is lid van dit netwerk. Het netwerk is strategisch vertakt in diverse kaders en blinkt uit in het doorgeven van inlichtingen. Ze dragen in grote mate bij tot het grote inzicht in het Duitse vervoer op het Belgische net van de geallieerden.

5.5.4. De in 1941 opgerichte Sociale Dienst speelt vanaf 1942 een belangrijke rol in de financiële en materiële steun aan onderduikers en het verzet, vooral de Gewapende Partizanen, de Nationale Belgische Beweging en het Geheim Leger.[349] Dit impliceert schriftvervalsing en een zwarte boekhouding en het opkopen van voedsel op de zwarte markt. Het verstrekken van valse papieren duurt tot april 1944, wanneer de Sipo-SD achter de praktijk komt.[350] Het hoofd van de Sociale Dienst Bomans draait vanaf november 1943 mee in een inlichtingennetwerk.[351]

5.5. Besluit: Het georganiseerd verzet stond ook sterk bij de verschillende directies, vooral de personeelsdirectie en de financiële directie. Dat leidt tot grote tegenstrijdigheden: Narcisse Rulot die sabotages door het personeel afkeurt, wordt zelf lid van het verzet en bereidt een nationale staking voor; Jean-Louis Bomans die de vrijwillige arbeid in Duitsland steunt maakt zijn Sociale Dienst tot een instrument voor de steun aan het verzet. In algemene zin, krijgt het uitgebreide verzet in het bedrijf vanaf 1942-1943 semi-openlijk de steun van het leidinggevende kader.

5.6. Aandeel van het Duitse vervoer en de Galopin-doctrine

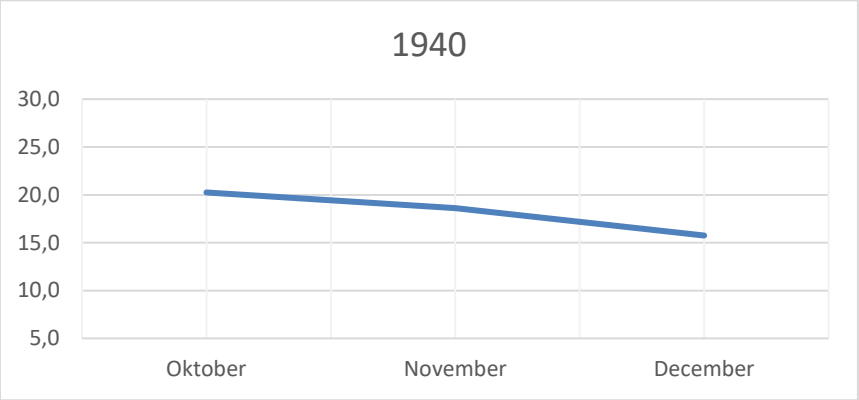
[346] Jacques Rulot, biographie, 5 december 1946, *Dossier de reconnaissance Partisans armés, nr. 300*, Verzetsmuseum Anderlecht.
[347] Dossier 'activités patriotiques', *Dossier nr. 4628, Nachtergaele Robert,* SNCB-RA.
[348] Florence Matteazzi, *Qui s'y frotte, s'y pique.*
[349] 'Mémoire pour messieurs les président et membres de la Commission de Révision', Dossier nr. 6153, Bomans, SNCB-RA; Rapport Claeys dd. 14 februari 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[350] Paul Van Heesvelde, *Vous considérant,* 481.
[351] Persoonsdossier Jean-Louis Bomans (B195 D4018), *Archieven Inlichtings- en Actiediensten (AA1333*), CegeSoma/Rijksarchief.

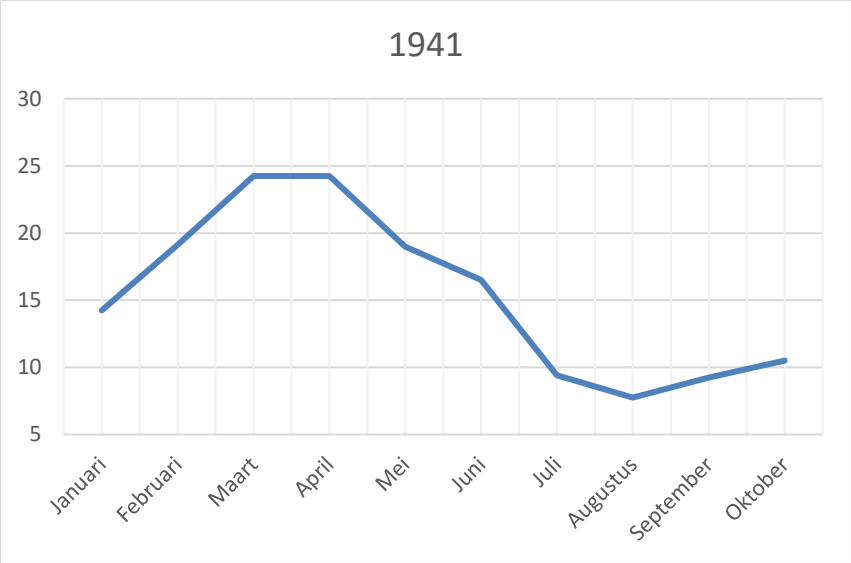
5.6.1. Tijdens de eerste twee weken van maart 1941 is ongeveer 25% à 26% van het verkeer op Belgisch grondgebied in opdracht van de Duitse bezetter (afhankelijk van de berekeningsmethode). Wat opvalt is dat het Duitse treinverkeer in België daarna terugvalt. Wat het aantal kilometers betreft, zit in 1942 en 1943 het aandeel bijna altijd onder de 15% om pas in maart 1944 terug te stijgen. Berekend op de kosten, krijgen we een iets hoger gemiddeld aandeel van het Duits vervoer van 17% in 1941-1944 (na de piek van maart 1941 en voor de piek van mei-juni 1944). Hoewel het speculatie blijft, lijkt de reden voor de hand te liggen: veel rollend materieel wordt vanaf mei en juni 1941 prioritair ingezet voor de oorlog in het oosten. In juni en augustus 1944 bereiken we een nieuwe piek berekend op het aantal kilometers van respectievelijk 18% en 21%. Berekend op de kosten, krijgen we een veel hoger getal voor de piek van de zomer van 1944 met 34% en 35% in mei en juni 1944.[352] Het aantal treinen en het vrachtgewicht nemen dus toe maar niet noodzakelijk de afgelegde kilometers, die onder controle blijven. Het vervoer schuift dus naar het oosten. Dat vertegenwoordigt in absolute cijfers natuurlijk nog altijd een enorm aantal. Volgens een Duitse brief vertrekt uit het gebied van de WVD (vanaf juni 1942 HVD) Brussel maandelijks 5 tot 6 miljoen ton 'AWI-Güter' (wat '*Allgemeine Wirtschaftstransporte'* zijn), terwijl dat voor het gebied van de WVD Parijs steeds onder het miljoen ton blijft.[353] Merken we hierbij wel op, dat bij het Brusselse gebied dus ook de Franse industriële departementen Nord en Pas-de-Calais horen, niet enkel België.

[352] Grafieken bijlage brief directeur Delory dd. 29 maart 1945, *Dossier P – Documents Divers. Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 2,* Arch. NMBS/SNCB.

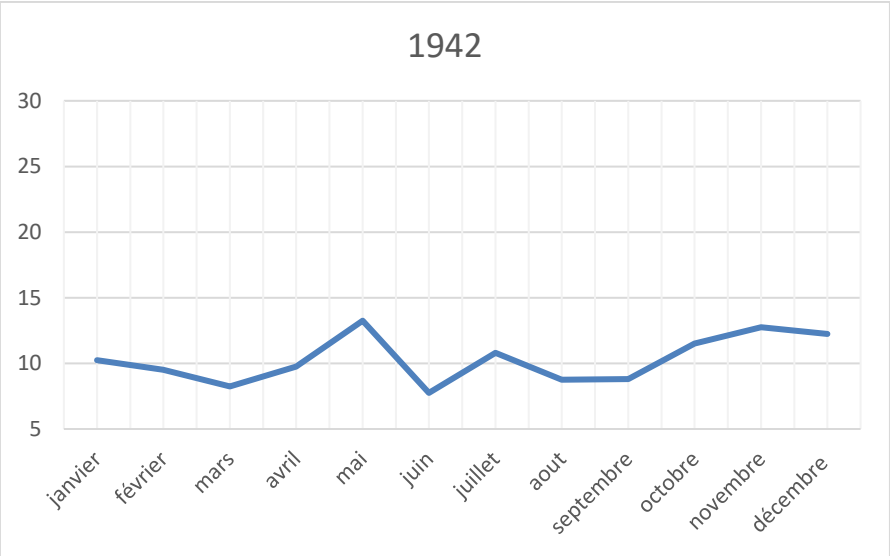
[353] Vermerk O.U. dd. 23 juni 1942 (Wirtschaftsabteilung, Gruppe Transort), Wiederinbetriebnahme der Eisenbahnanlagen Brüssels', *R 5-ANH. I/96, Besetzung der belgischen und französischen Eisenbahnstellen und Wiederaufnahme des Betriebes im Sommer 1940, 1940-1942, 1952-1954,* Bundesarchiv Berlin

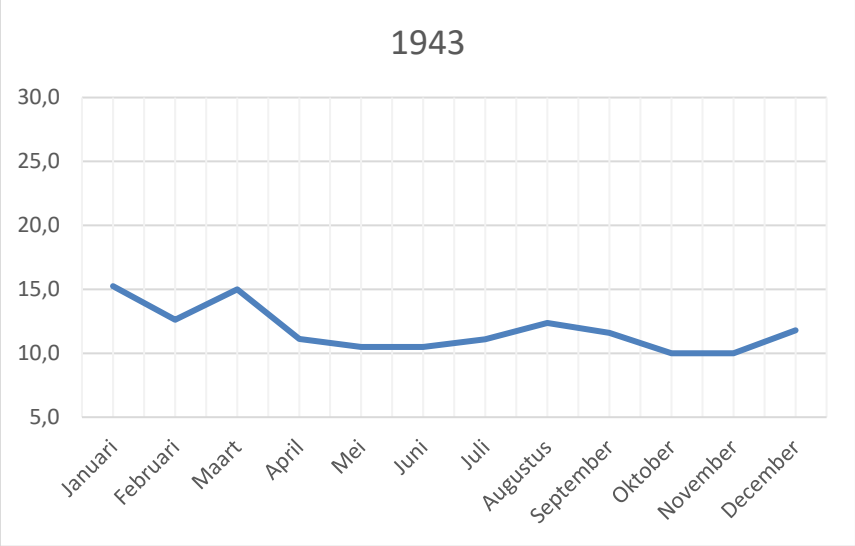
Grafieken evolutie van het verkeer in opdracht van Duitse overheden (berekend op aantal kilometer)[354]

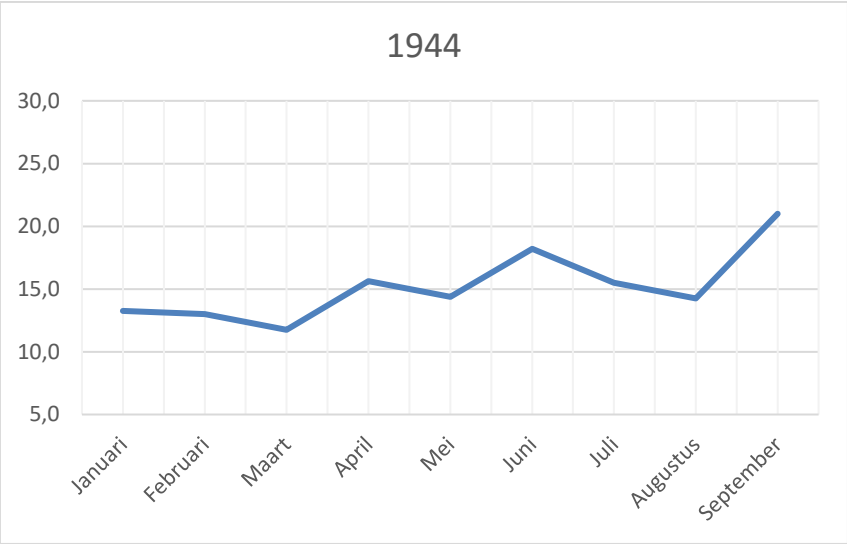




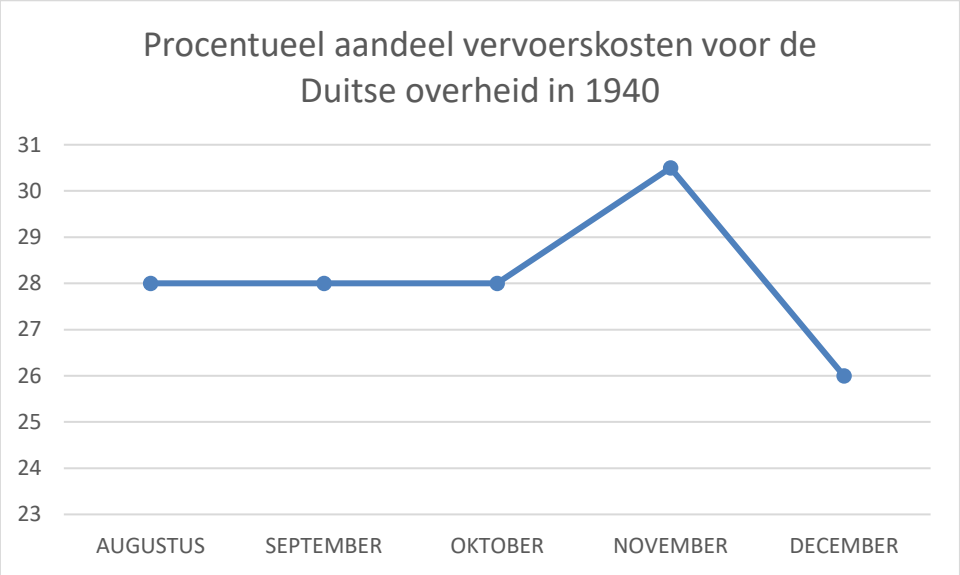
[354] Grafieken bijlage brief directeur Delory dd. 29 maart 1945, *Dossier P – Documents Divers. Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 2,* Arch. NMBS/SNCB.


1942
30
25
20
15
10
5
janvier
février
mars
avril
mai
juin
juillet
aout
septembre
octobre
novembre
décembre

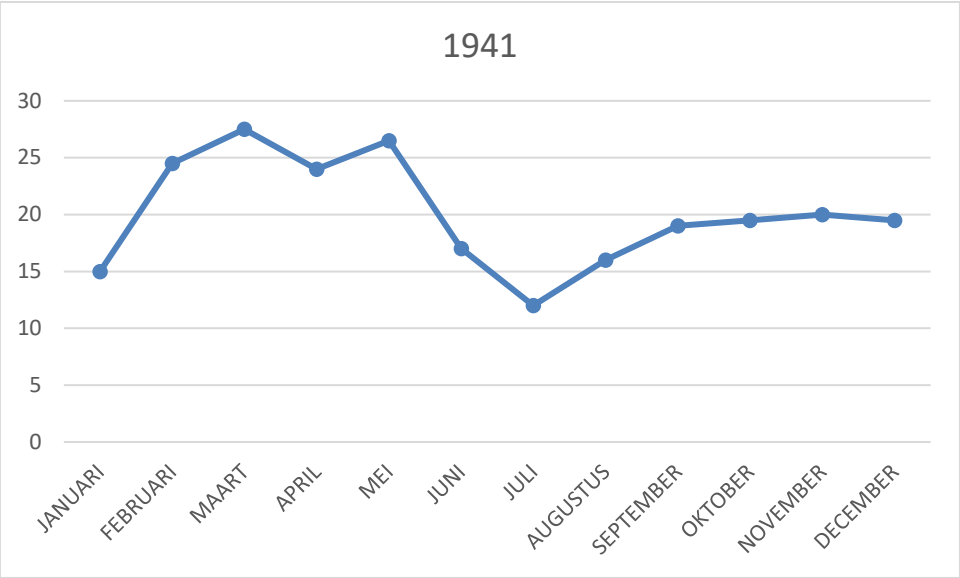

1943
30,0
25,0
20,0
15,0
10,0
5,0
Januari
Februari
Maart
April
Mei
Juni
Juli
Augustus
September
Oktober
November
December

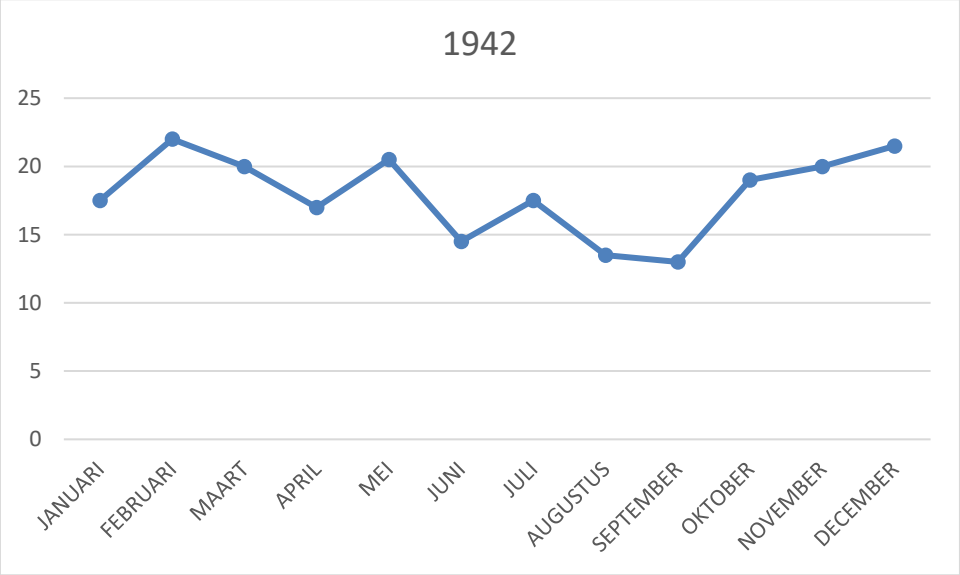


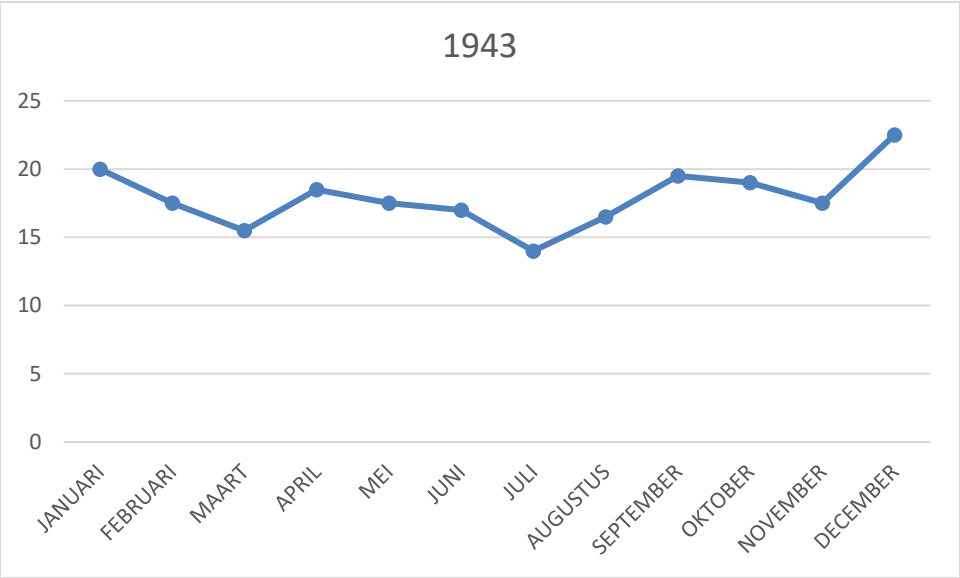
Grafieken met het procentuele aandeel van transporten uitgevoerd voor de Duitse overheid (berekend op de kosten) [355]

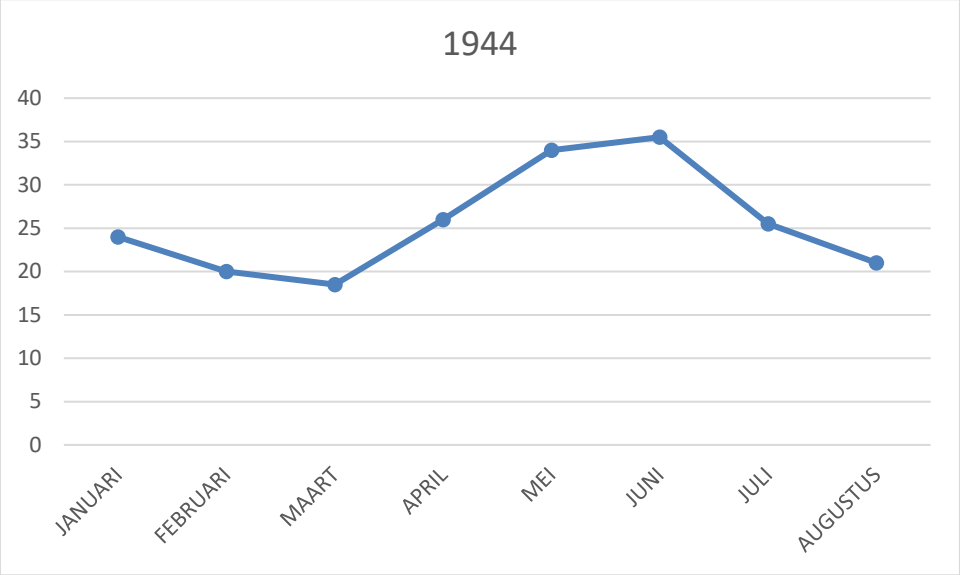


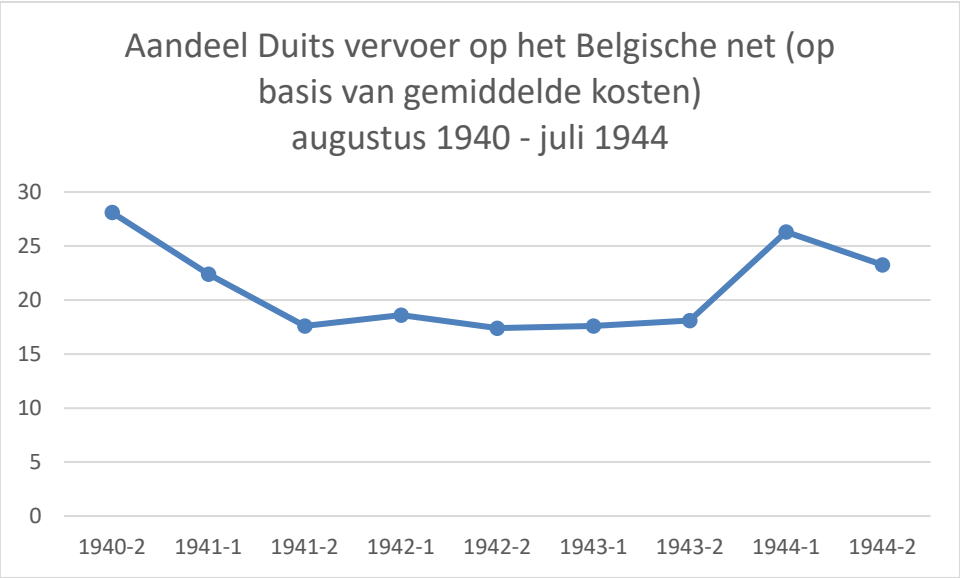
[355] Grafieken bijlage brief directeur Delory dd. 29 maart 1945, *Dossier P – Documents Divers. Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 2,* Arch. NMBS/SNCB.


1941
30
25
20
15
10
5
0
JANUARI
FEBRUARI
MAART
APRIL
MEI
JUNI
JULI
AUGUSTUS
SEPTEMBER
OKTOBER
NOVEMBER
DECEMBER


1942
25
20
15
10
5
0
JANUARI
FEBRUARI
MAART
APRIL
MEI
JUNI
JULI
AUGUSTUS
SEPTEMBER
OKTOBER
NOVEMBER
DECEMBER


1943
25
20
15
10
5
0
JANUARI
FEBRUARI
MAART
APRIL
MEI
JUNI
JULI
AUGUSTUS
SEPTEMBER
OKTOBER
NOVEMBER
DECEMBER


1944
40
35
30
25
20
15
10
5
0
JANUARI
FEBRUARI
MAART
APRIL
MEI
JUNI
JULI
AUGUSTUS



5.6.2. Deze cijfers tonen enkel het vervoer in Duitse opdracht op Belgisch grondgebied. Wat deze cijfers niet tonen, is het aandeel Belgisch rollend materieel dat wordt ingezet in Duitsland of elders. Eind 1942, blijkt dat slechts 45% van de 101.305 beschikbare wagens op het Belgische net rijdt, waar dat voor de bezetting gemiddeld nog 82% was.[356] Dat betekent dus dat eind 1942, na grote 'inbeslagnames' door de *Reichsbahn*, ruim de helft van het Belgische wagenpark ingezet wordt in Duitsland of elders in het buitenland. Dat is uiteraard een grote aderlating. Anderzijds dient opgemerkt dat er ook veel buitenlandse wagens en rijtuigen in België rijden. In januari 1943 bijvoorbeeld zijn dat er maar liefst 58.695.[357] De uitwisseling van rollend materieel, een essentieel deel van de vooroorlogse internationale samenwerking, blijft tijdens de bezetting voortgaan.

5.6. Besluit: De piek van het aandeel van het Duitse vervoer in België ligt in maart 1941 met 27% à 30% van het verkeer op het Belgische net (afhankelijk van de berekeningsmethode). Tussen maart 1941 en mei 1944 ligt het gemiddelde van het aandeel van het Duitse vervoer op het Belgische net op 15% à 17%. Tussen mei-augustus 1944 stijgt dat opnieuw naar ca. 20% (aantal kilometers) tot 30% (aandeel in de kosten).

[356] PV zitting B.C. 4 december 1942, *B.C. Notulen doos 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB
[357] PV zitting B.C. 5 februari 1943, *B.C. Notulen doos 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB

5.7. Eindspel

5.7.1. Begin februari 1944 stelt Rulot een plan op voor een nationale staking van het hele bedrijf.[358] Hij bezorgt dit aan de Belgische regering in Londen.[359] Die keurt in maart 1944 goed dat de staat garant zal staan voor de betaling van 80.000 personeelsleden in het geval van een nationale staking.[360] Waarom komt het – in tegensteling tot in Nederland – uiteindelijk in België niet tot een dergelijke nationale staking? Ten eerste wordt Rulot in februari 1944 door de Duitsers gearresteerd. De principiële goedkeuring van de Belgische regering bereikt hem te laat.[361] Ten tweede zal de geallieerde opmars in augustus 1944 zo snel verlopen dat de geallieerden zelf een nationale staking niet nuttig vinden maar opteren voor maximale sabotage.[362]

5.7.2. Directeur-generaal Narcisse Rulot en directeur René Henning worden door de Duitsers gearresteerd op 19 februari 1944. De reden is de groeiende obstructie door Rulot in een reeks dossiers. Rulot is lang in functie gebleven voor iemand die vanaf eind 1942 regelmatig dwars gaat liggen. Dat de Duitsers hem toch zo lang tolereren, heeft naar alle waarschijnlijkheid te maken met de wens voor stabiliteit en de angst voor stakingen of sociale spanningen. Een alternatief biedt zich ook niet meteen aan.[363] Adjunct-directeur-generaal Gaeremynck neemt op suggestie van de Duitsers tijdelijk Rulots functie over.

5.7.3. Onder dienstdoend directeur-generaal Gaeremynck neemt de invloed van de directieraad toe. De directieraad overweegt na de arrestatie van Rulot collectief ontslag te nemen, maar ziet daarvan af omdat het geen voordelen oplevert.[364] In mei 1944 zet de raad van bestuur ook een korte verklaring op papier, waarmee hij zijn houding tijdens de bezetting verdedigt.[365] Intussen is de blik toch al gericht op een

---

[358] Brieven van 'Hector' dd. 28 febrauri 1944 en Major Deacon dd. 24 maart 1944, *Dossier Nr. 2/XII g.–109 'Action du personnel des chemins de fer au moment de la libération du pays',* Archieven Staatsveiligheid Londen, Algemeen Rijksarchief.

[359] PV getuigenverklaring Antoine Delfosse, dd. 1 februari 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.

[360] Note à le ministre de la Justice dd. 7 februari 1944, Dossier nr. 2/XII g. Action du personnel des chemins de fer (…). Soutien aux cheminots réfractaires, *Haut commissariat à la sûreté de l'État durant sa présence à Londres*, Rijksarchief.

[361] Nota aan de minister van Justitie dd. 7 februari 1944, *Dossier Nr. 2/XII g.–109 'Action du personnel' (…),* Archieven Staatsveiligheid Londen, Algemeen Rijksarchief.

[362] Notes d'audience pour monsieur Narcisse Rulot, *Archieven Emiel De Winter (AA652),* CegeSoma/Rijksarchief; PV getuigenverklaring Antoine Delfosse, dd. 1 februari 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.

[363] PV ondervraging Rulot dd. 16 december 1944, *Dossier C: Déclarations et productions de M. Rulot, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.

[364] 'Arrestation de M. Rulot, DG de la Sté.Gle. des chemins de fer belges (…)' *Dossier nr. 2/XII g. Action du personnel des chemins de fer (…). Soutien aux cheminots réfractaires*, *Haut commissariat à la sûreté de l'État durant sa présence à Londres*, Rijksarchief.

[365] Document D17a, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.

mogelijke bevrijding. De directie gaat de laatste vijf maanden van de bezetting nauwelijks in op alle Duitse pogingen om meer vat te krijgen op het personeel. Ze weigert zoals gezegd het algemene absenteïsme te bestrijden en ondersteunt de massale onderduik van personeel. De laatste vijf maanden van de bezetting ontaardt eigenlijk in een open strijd tussen de NMBS en de Duitsers. Het verzet schakelt naar de hoogste versnelling tijdens de zomer van 1944. Alleen al tussen 16 en 31 juli 1944 vinden 138 zware sabotages plaats tegen de spoorwegen, de meerderheid in het industriële gebied van Charleroi.[366] Op 29 april 1944 beslist de ministerraad dat het salaris van het spoorwegpersoneel dat ontslagen werd of dat is ondergedoken om patriottische redenen doorbetaald zal worden.[367] Ook wordt beslist dat eventuele schade bij de uitvoering van verzetsdaden, als werkongeval zal beschouwd worden. Deze berichten worden via verzetskanalen in het bedrijf verspreid.

5.7.4. Na de geallieerde inval van 6 juni 1944 beslist de directieraad aan te blijven omdat hij geen nationale staking kan uitroepen zonder expliciet bevel van de Belgische regering. Dat bevel zal er nooit komen.[368] De directieraad herbekijkt wel de samenwerking met de bezetter in het licht van de nieuwe militaire situatie. Ze wil dat het Belgische personeel van het bureau voor de dienstregeling niet langer verantwoordelijkheid draagt voor de Duitse dienstverlening.[369] Dat weigeren de Duitsers.[370] De directieraad wil ook dat het Duitse vervoer vanaf nu terug door Duits personeel en materieel wordt uitgevoerd. Ook dat weigeren de Duitsers. We kunnen speculeren dat de directieraad zich met die vraag vooral strategisch wil indekken, want dit is duidelijk niet realistisch.

Op 11 augustus 1944 vragen de Duitsers of ze kunnen rekenen op de NMBS wanneer de geallieerden het Belgische grondgebied overschrijden. Op 24 augustus 1944 laat de directieraad weten dat ze om 'juridische en morele' redenen in dat geval geen Duitse opdrachten meer kunnen uitvoeren.[371] Ze verwijzen daarbij expliciet naar het hervattingsbevel van 22 juni 1940 en herinneren eraan dat de voorwaarde van de samenwerking is dat het NMBS-personeel de vaderlandse plicht moet kunnen

[366] *Rapport Sipo-SD 16-31.07.1944 (R.696 TR.240002),* Dienst Archieven Oorlogsslachtoffers, Rijksarchief.
[367] *Dossier nr. 2/XII g. Action du personnel des chemins de fer (…). Soutien aux cheminots réfractaires, Haut commissariat à la sûreté de l'État durant sa présence à Londres*, Rijksarchief.
[368] 'Mémoire pour messieurs les président et membres de la Commission de Révision', Dossier nr. 6153, Bomans, SNCB-RA.
[369] PV zitting B.C. 14 juli 1944, *B.C. Notulen doos 2 1937-1941,* Arch. NMBS/SNCB.
[370] PV Vergadering van Gaeremynck en Nachtergaele met Jacobshagen (hoofd van de HVD) dd. 21 juli 1944, *Dossier nr. 4628, Nachtergaele Robert, Archives de la SNCB. Service du personnel. Dossiers concernant la Deuxième Guerre mondiale,* Rijksarchief.
[371] Nota algemene directie aan de Hauptverkehrsdirektion dd. 24 augustus 1944, *nr. 756, E-2.02, Beleidsdocumenten NMBS WOII*, Archief van de NMBS.

respecteren. De directieraad laat nu onomwonden weten dat de NMBS geen Duitse transporten met een militair karakter meer zal uitvoeren. De eerste duidelijke weigering om deze militaire transporten uit te voeren, dateert dus van 24 augustus 1944.

5.7. Besluit: Er is een uitgewerkt plan voor de nationale staking van de NMBS met een financieel engagement van de Belgische regering, maar dat plan wordt nooit uitgevoerd. Na de arrestatie van directeur-generaal Rulot probeert de directie de bezetting uit te zitten terwijl de HVD zelf de controle op het bedrijf verliest. Na 6 juni 1944 past de directie haar houding aan maar het duurt tot 24 augustus 1944 voor de NMBS-directie openlijk weigert nog langer Duits verkeer van een militaire aard uit te voeren.

5.8. Zuivering van het bedrijf

5.8.1. We onderzochten vooral de interne zuiveringsprocedures omdat deze in het geval van het NMBS-personeel dieper en breder zijn dan de gerechtelijke procedures. De zuivering van de directie is al tijdens de bezetting voorbereid door het verzet en de vakbonden. Dat gaat gepaard met een conflict van september tot november 1944, omdat Rulot weigert een stap opzij te zetten. De raad van bestuur keert zich openlijk tegen de socialistische minister Ernest Rongvaux, waarop de ministerraad de voltallige raad van bestuur van de NMBS schorst bij ordemaatregel. Het tuchtonderzoek van directeur-generaal Rulot wordt behandeld door de nationale onderzoekscommissie (Regentsbesluit 26 oktober 1944) die ook de secretarissen-generaal onderzoekt. Opvallend is dat de voorzitter van de onderzoekscommissie Paul Tschoffen, tijdens de bezetting zelf lid is van het Galopincomité en dus in zekere zin betrokken partij. De onderzoeken over secretarissen-generaal Castiau en Claeys worden relatief snel beëindigd. De beide ambtenaren worden niet gesanctioneerd. In beide gevallen is de NMBS een detail in de dossiers: in het geval van Castiau worden de spoorwegen zelfs niet vermeld in het eindrapport.[372] Het feit dat beide secretarissen-generaal zich tijdens de bezetting verwijderden van het bedrijf speelt in hun voordeel. Het onderzoek naar Rulot is veel grondiger en uitgebreider.

5.8.2. Er wordt ook een collectief gerechtelijk onderzoek geopend naar Rulot, Bomans en Schotte van de algemene directie. Het bevoegde Krijgsauditoraat van Brussel besluit al vroeg dat ze niet tot een veroordeling zal overgaan. We kunnen speculeren dat het Krijgsauditoraat van Brussel de bestraffing liever delegeert aan de interne zuivering en dus de tuchtonderzoeken van de NMBS.[373] Het vervoer in Duitse opdracht maakt geen deel uit van dit gerechtelijke onderzoek naar Rulot, Bomans en Schotte. Er wordt wel een ander en losstaand gerechtelijk onderzoek uitgevoerd naar de

[372] Kris van der Aar, *Vous avez peur.*
[373] 'Ordonnance de non-lieu' van Rulot, Paul Loicq dd. 28 december 1945, *Gerechtelijk Dossier 10/44 SNCFB, (Rulot-Bomans-Schotte),* Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.

Belgische Vervoerscentrale die geïnterneerden met vrachtwagens vervoerden in opdracht van de Duitsers. Belgische vrachtwagenchauffeurs vervoerden Joden, dwangarbeiders en politieke gevangenen, zoals ook de NMBS dat deed. Na de bevrijding, komt het gerecht tot de beslissing dat chauffeurs hier werken in het kader van een 'regelmatige opeising'.[374] Dit aspect wordt dus niet onderzocht. Maar we kunnen veronderstellen dat men mogelijk bij het spoorwegbedrijf niet tot andere conclusies gekomen zou zijn.

(a) Op 28 december 1945 wordt Rulot buiten vervolging gesteld (kort daarvoor gebeurde dat ook met Bomans en Schotte). Daarnaast wordt echter ook nog een gerechtelijk onderzoek opgestart naar de NMBS als bedrijf. In het kader van dit gerechtelijk onderzoek worden trouwens de gegevens verzameld over de Duitse betalingen aan de NMBS. Zoals gezegd, is van een echt onderzoek geen sprake.[375] Er gebeurt weinig meer dan het verzamelen van documentatiemateriaal. Tot een analyse of een duidelijke conclusie komt de bevoegde Krijgsauditeur niet. Eigenlijk gebeurt er niets met het documentatiemateriaal. Dit gerechtelijk onderzoek over de NMBS wordt zonder gevolg afgesloten op 3 juni 1947.

(b) Het administratieve zuiveringsonderzoek naar Rulot gebeurt grondig. Rulot verdedigt zich vooral met argumenten uit de Galopin-doctrine: de 'ontoelaatbare' toegevingen aan de bezetter waren onvermijdelijk in het belang van de Belgische bevoorrading. Veel leidinggevenden zijn kritisch voor Rulot, onder wie secretaris-generaal Claeys.[376] Ondanks het begrip dat de commissie heeft voor de politiek van het minste kwaad, is waarschijnlijk al snel duidelijk dat de positie van Rulot als directeur-generaal van dit belangrijke bedrijf onhoudbaar is geworden. Een aanzienlijk deel van het personeel, de leidinggevenden en de nieuwe raad van bestuur aanvaarden hem niet meer. Rulot is bovendien 62 jaar in 1945 en zit dus dicht bij zijn pensioen. Men biedt hem de optie van ontslag om 'gezondheidsredenen' maar die elegante uitweg weigert hij. Rulot krijgt uiteindelijk als sanctie een 'ernstige vermaning' (*réprimande sévère*). Daarop beslist de raad van bestuur tot zijn 'terbeschikkingstelling'.[377] Dat betekent concreet dat hij nog enkele jaren wordt doorbetaald zonder te komen werken, tot zijn pensioen op 1 februari 1948. Rulot zal deze sanctie nog vele jaren bevechten. Om zijn naam te zuiveren stelt hij na de oorlog ook een uitgebreid verweerschrift op. Ook in dit geschrift besteedt Rulot letterlijk geen woord aan de deportaties van verplicht tewerkgestelden, politieke gevangenen

[374] Afschrift van het voorlopig verslag inzake: Vervoercentrale en vervoerbureau n.v dd. 8 november 1945, *Dossier Vervoercentrale en Vervoerbureau nr. 3769/45,* Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.
[375] *1945 – Bru/Bxl AM SS ZG KA Firmes nr. 36837 (Chemins de fer belges),* Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.
[376] Rapport Claeys dd. 14 februari 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1,* Arch. NMBS/SNCB.
[377] Een 'ter beschikkingstelling' van ambtenaren is geregeld door een KB van 30 maart 1939.

en de raciaal vervolgden (Joden en Roma). Ten overvloede illustreert het dat ook jaren na de bevrijding dit thema een *non-issue* blijft.

5.8.3. De zuivering zet zich door in de rest van het leidinggevende kader. Van de 228 hogere leidinggevenden die we identificeerden - directieleden, leden van de raad van bestuur, hoofdingenieurs, hoofdinspecteurs, groepsleiders en hun hoofdingenieurs – wordt tegen 43 (19%) een tuchtonderzoek geopend wegens onvaderlands gedrag.[378] Van die 43 worden 17 mensen vrijgesproken. De rest krijgt een sanctie: een degradatie (13), een vermaning (7), een ontslag (3), een blaam (1), een overplaatsing (1) en een terbeschikkingstelling (1). De meeste zuiveringen vinden plaats in die directies Exploitatie, Materieel en het Spoor.

(a) Bomans wordt op 31 juli 1947 ontslagen ('afzetting'). Hij is de hoogste NMBS-functionaris die via de zuivering ontslagen wordt. Met het ontslag van Bomans sluit de NMBS dus ook het hele lastige dossier van de Sociale Dienst af. Bij de herziening in beroep in 1953 wordt de sanctie bevestigd maar behoudt Bomans wel een uitkering tot de voorziene pensioendatum in 1960.[379]

(b) Charles Lemaire, directeur van het Spoor krijgt op 18 juli 1947 een degradatie voor onbepaalde duur. Hij is trouwens ook de enige uit de administratie van de directie van het Spoor die een sanctie krijgt. Het verzet stond heel sterk in deze directie.

(c) Ook directeur Augustin Chantrell (Materieel) krijgt op 24 december 1947 voor onbepaalde duur een degradatie.[380] Hij behoudt wel het grootste deel van zijn pensioenuitkering.

(d) Robert Nachtergaele, directeur van Exploitatie, en Parisse, hoofdingenieur en adjunct-directeur Materieel (naast directeur Chantrell), worden op 12 oktober 1945 'ter beschikking gesteld door intrekking van hun functie'. Bij de directie Exploitatie werkten belangrijke verzetsmensen zoals Henning en eerste inspecteur Emiel Brixhe. Diezelfde Brixhe krijgt zelf ook wel een strenge vermaning rond een incident met een omgekomen verzetsman.

(e) Nachtergaele en Parisse krijgen op 18 juli 1947 beiden een degradatie, wat een effect heeft op hun pensioenuitkering.[381] De sanctie tegen Nachtergaele en Parisse zal worden herzien in mei 1952.

---

[378] Florence Matteazzi, *Qui s'y frotte, s'y pique.*

[379] Nota van de personeelsdirecteur aan de directeur-generaal dd. 9 augustus 1957, Dossier nr. 6153, Bomans, *Archives de la SNCB. Service du personnel. Dossiers concernant la Deuxième Guerre mondiale,* Rijksarchief.

[380] 'Disponibilité par retrait d'emploi dans lintérêt du service', Nota voor de directeur-generaal dd. 30 mei 1950 en maart 1951, *Dossier nr. 4184, Chantrell Augustin*, SNCB-RA.

[381] 'Incivisme – situation de deux fonctionnaires' dd. 17 mei 1952, *Dossier nr. 4628, Nachtergaele Robert,* SNCB-RA.

(f) Oktaaf Gaeremynck, die in november 1940 adjunct directeur-generaal is geworden en Rulot na dien arrestatie in februari 1944 had opgevolgd, krijgt na onderzoek geen tuchtsanctie. Hij wordt echter wel op 12 oktober 1945 'ter beschikking gesteld door intrekking van de functie'.[382] De raad van bestuur vindt dat de terugkeer op de werkvloer onrust zou veroorzaken bij collega's, en dat hij dus in het belang van de dienst best niet meer terugkeert.[383]

(g) De meeste weggezuiverde directieleden steunden het verzet of zijn zelfs erkende verzetsleden. Dat laatste geldt onder meer voor Rulot, Bomans en Brixhe.

(h) De verantwoordelijken van de directies Financiën en Personeel worden niet gesanctioneerd. Directeur Fernand Delory van Financiën zal zelfs directeur-generaal van de NMBS worden tussen 1946 tot 1952.[384] Directeur Nolet de Brauwere van Personeel behoudt zijn functie.

5.8.4. Wat betreft de zuivering binnen de rest van het bedrijf: het besluit van de Regent van 25 september 1944 richt onderzoekscommissies voor overheidsfunctionarissen op. Het paritair comité van de NMBS creëert op 24 maart 1945 tien regionale onderzoekscommissies. De commissies moeten een gemotiveerd advies formuleren over de onderzochte personeelsleden. De eindbeslissing ligt bij een afvaardiging van de raad van bestuur. De minister van Communicatie tekent de eventuele tuchtsanctie. 'Onvaderlands gedrag' staat nergens wettelijk omschreven. De NMBS zal haar bestaande tuchtrecht toepassen op de bezettingsperiode. Een soort formele 'sanctieschaal' van 20 november 1944 koppelt 21 verschillende vormen van onvaderlands gedrag aan de vijf belangrijke bestaande sancties (afzetting, rangverlaging (degradatie), een vertraging van rangbevordering, strenge of eenvoudige vermaning en overplaatsing). Het uitvoeren van bepaalde diensten voor de Duitse bezetter komt niet in de sanctieschaal voor. De enige vorm van gedrag die daar eventueel wel verband mee houdt, is de vrijwillige arbeid in Duitsland.

(a) De klachten kunnen in zeer algemene zin worden ondergebracht in drie grote categorieën: politieke feiten of pro-Duitsgezindheid, overijverig zijn en te veel steun hebben gegeven aan het rendement (en daardoor het verzet te hebben tegengewerkt) en te streng te zijn geweest voor het ondergeschikt personeel. Als vierde categorie kunnen we daarbij ook nog verklikkingen zetten: collega's die elkaar aangeven bij Duitse instanties. De belangrijkste aanklacht is zeker de zogenaamde 'overdreven ijver' van personeel, gekoppeld aan de strenge toepassing van de regels. Het personeel krijgt dan ook een belangrijke rol in die zuivering. In belangrijke mate,

[382] Brief van de directie en het vast comité aan Gaeremynck dd. 8 januari 1948, *Dossier nr. 7246, Gaeremynck Oktaaf*, SNCB-RA.
[383] Brief van de raad van bestuur aan Gaeremynck dd. 24 oktober 1945, *Dossier nr. 7246, Gaeremynck Oktaaf,* SNCB-RA.
[384] Florence Matteazzi, *Qui s'y frotte, s'y pique*.

wordt dit een operatie waarbij leidinggevenden door hun ondergeschikten worden beoordeeld. De strenge, hiërarchische arbeidscultuur bij het bedrijf speelt na de oorlog tegen de NMBS. De onderzoekscommissies lijken zich zeer bewust van het gevaar van afrekeningen. In het algemeen worden de rangen gesloten en is er uiteindelijk toch veel begrip voor de leidinggevenden. Gemakkelijker zijn de klachten over politieke feiten zoals het lidmaatschap van het VNV of Rex. Echt ontslag volgt enkel wanneer iemand overduidelijk actief was binnen een collaborerende beweging. Eenvoudig lidmaatschap van de collaborerende eenheidsvakbond UHGA komt vaak zelfs niet voor in de zuiveringscomissies. De NMBS identificeert na de oorlog 3.716 individuele dossiers van werknemers met een UHGA-lidmaatschap. Een groot deel van deze dossiers wordt door het paritair comité zonder gevolg geklasseerd en dus niet naar de zuiveringscommissies doorverwezen. Enkel de actieve en leidinggevende leden van de collaborerende UHGA worden gesanctioneerd.[385]

(b) In het algemeen is de zuivering binnen de NMBS mild. Er wordt een onderzoek opgestart naar 2985 personeelsleden (circa 3% van het personeelsbestand). Dat leidt tot sancties voor 2060 NMBS-werknemers (2,1%). 925 werknemers (31% van het aantal tuchtdossiers) ontvangt geen enkele sanctie. Voor 730 personeelsleden (24,5% van het aantal tuchtdossiers) is de sanctie een afzetting (ontslag) en 501 personeelsleden worden geschorst. Slechts 0,8 procent van het NMBS-personeel wordt dus ontslagen in de zuivering. Alleszins gebruikt de NMBS de zuivering dus niet voor een grote interne herschikking, tenzij binnen de directie. Mogelijk speelt het economische belang van de NMBS een rol in deze pragmatische benadering. Het bedrijf ontredderen door te veel gekwalificeerd personeel te ontslaan of demotiveren moet waarschijnlijk bewust worden vermeden.

(c) De deportaties komen in de tienduizenden documenten in de naoorlogse zuiveringsonderzoeken naar de secretarissen-generaal en Rulot letterlijk in twee minieme vermeldingen voor. In beide gevallen heeft het geen relevantie voor dit onderzoek. In alle zuiveringsdossiers van het hogere leidinggevende kader en de steekproef van lager personeel is geen melding te vinden van de deportatietreinen. Ook in de vele artikelen in de verzetspers, wordt de term 'deportatie' enkel in de betekenis van dwangarbeid gebruikt. Het uitvoeren van deportaties van Joden, Roma, politieke gevangenen en verplicht tewerkgestelden blijft volledig buiten de radar van de naoorlogse gerechtelijke en administratieve onderzoeken. De onverschilligheid wordt dus voortgezet tijdens de eerste naoorlogse decennia. De kentering komt eigenlijk pas in de jaren 1990 en 2000.

(d) Of de sanctionering van een deel van de directie terecht of onterecht was, is een subjectieve appreciatie. Wel spelen waarschijnlijk strategische afwegingen een rol. Na september 1944 tekenen zich duidelijk twee kampen af binnen de directie.

[385] *Dossier nr. 6242, Brusselmans Frans,* SNCB-RA.

Het 'verbrande' deel van de directie wordt verantwoordelijk gehouden voor de samenwerkingspolitiek en wordt verwijderd. Dat is ook onvermijdelijk: Rulot en enkele andere directieleden dragen een reële verantwoordelijkheid. Zeker Rulot nam alle belangrijke beslissingen tijdens de bezetting. Er kan vooral een vraag worden gesteld over de politieke voogdijoverheid en de bevoegde secretarissen-generaal. Hoewel zij tijdens de bezetting weigeren verantwoordelijkheid te nemen geven ze bij de belangrijke principepskwesties wel steevast de boodschap dat Rulot op het juist spoor zit. Som sturen de secretarissen-generaal hem in de richting van het uitvoeren van Duitse orders. Met die invloed van de secretarissen-generaal wordt in de zuiveringsonderzoeken helemaal geen rekening gehouden. Bovenal gaat het erom de legitimiteit van een deel van de directie niet te zeer te ondergraven. Echt zwaar straffen wil men mensen met deze staat van verdienste niet. Een meerderheid van de verbrande directieleden steunde het verzet of was lid van het verzet. Het belangrijkste is vooral dat zij verwijderd worden uit het bedrijf. Dat is een noodzakelijke voorwaarde om het bedrijf ook collectief te zuiveren van blaam.

(e) In 1945 is de NMBS waarschijnlijk intern een diep verdeeld bedrijf. Het verwijderen van de zichtbare hoofdverantwoordelijken, laat het bedrijf toe om de pagina snel en volledig om te slaan. De directieleden die nog in het zadel zitten werken vervolgens bewust naar de politiek, de vakbonden en het personeel toe en ze gebruiken daarbij bewust de verzetserfenis. In het geval van de NMBS ligt dat ook voor de hand, want maar liefst 6799 personeelsleden van de NMBS krijgen na de oorlog een erkenning als verzetslid. Er ontstaat al onmiddellijk een sterke herinneringscultuur binnen het bedrijf rond de slachtoffers onder de collega's. Het personeel zal het slachtofferschap en martelaarschap van hun gevallen collega's projecteren op hun eigen bezettingsgedrag en bij uitbreiding het hele bedrijf. De nieuwe directie cultiveert dat bewust. Het is een manier om het bedrijf weer samen te brengen. Ook de vakbonden gebruiken hun nieuwe legitimiteit om nieuwe sociale eisen te onderhandelen.[386] In het instrumentaliseren van de verzetserfenis staat de NMBS op dat moment niet alleen. Uiteraard is er ook niets mis met het eren en herdenken van de slachtoffers en van verzetsmensen. De keerzijde is, dat de bezettingspagina wel heel resoluut wordt omgeslagen. In het verhaal van de NMBS als 'verzetsbedrijf' is geen ruimte meer voor een interne kritische blik. In tegenstelling tot in Nederland, komt er na de oorlog bijvoorbeeld geen parlementaire onderzoekscommissie over de spoorwegen. Dat patriottische aureool is in 1945 een bijzonder krachtig wapen. Er worden geen klachten van gedeporteerde slachtoffers tegen het bedrijf ingediend. Er worden in de eerste decennia na de bevrijding ook geen parlementaire vragen gesteld over de rol van de NMBS tijdens de oorlog. Zo breekt voor veel decennia een lange stilte aan over het bezettingsverleden.

[386] Dirk Luyten, *De NMBS als werkgever*, 286.

5.8. Besluit: De interne zuivering van de NMBS na de oorlog is relatief mild, waarschijnlijk deels om strategische redenen. Het 'verbrande' deel van de directie wordt weggezuiverd, wat het bedrijf toelaat om de rangen te sluiten en haar sterke verzetserfenis te projecteren op het hele bedrijf. Via een herinneringscultuur die het beeld creëert van de NMBS als collectief 'verzetsbedrijf', wordt de pagina van de bezetting snel omgeslagen, zonder kritisch zelfonderzoek.

6. Algemeen Besluit

Wat leren we nu uit dit complexe verhaal? In het besluit kijk ik graag naar de rol van de NMBS in de deportaties, naar enkele korte bespiegelingen over verantwoordelijkheid in historisch perspectief en tot slot naar lessen uit deze geschiedenis.

Twee kernvragen over de deportaties

Ondanks de grote lacunes in de archiefbronnen kunnen we duidelijke conclusies trekken over de twee vragen die centraal staan in het onderzoek naar de rol van de NMBS in de deportaties, met name: heeft de NMBS tijdens de Tweede Wereldoorlog de deportatietreinen uitgevoerd en zo ja, ontving de NMBS een financiële vergoeding voor die diensten? Het antwoord op de eerste vraag is bevestigend. Hoewel niet helemaal valt uit te sluiten dat individuele deportatietreinen door Duits reservepersoneel zijn overgenomen, voerde in principe het Belgische personeel alle opdrachten voor deportatietreinen uit. Dat wisten we wel al langer en het behoort sinds enkele jaren zelfs tot de officiële communicatie van de NMBS.[387] Maar dankzij ons onderzoek kunnen we dit in de gepaste context plaatsen en hebben we een beter begrip van de besluitvorming. Wat de tweede vraag betreft, moet de stelling uit *Gewillig België* (2007) gecorrigeerd worden.[388] We kunnen vandaag voor het eerst aantonen dat de NMBS zo goed als zeker betalingen ontving van de Duitse Mitteleuropäische Reiseburo (MER) in Brussel en Berlijn voor de deportatietreinen van raciaal gedeporteerden (Joden en Roma) en verplicht tewerkgestelden (dwangarbeiders). Dit geldt vrijwel zeker ook voor de slachtoffers van politieke vervolging (politieke gevangenen). Hoewel we door een gebrek aan data geen exacte correlatie kunnen maken van de ontvangen betalingen met individuele deportatietreinen, is het totaalbedrag van betalingen van het MER aan de NMBS gekend. 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 eigenlijk geen twijfel dat met deze betalingen onder meer de deportatietreinen vergoed werden. Er bestaan Duitse telegrammen die bevestigen dat het MER bevoegd is voor de afhandeling van de deportatietreinen van Joden uit België en van dwangarbeiders uit Noord-Frankrijk via België.[389] Het bewuste telegram over de Jodendeportaties van het

[387] Website geconsulteerd op 31 juli 2023. https://www.trainworld.be/nl/collecties/de-geschiedenis-van-de-belgische-spoorwegen/3-oorlog-en-hervorming-1914-1945.
[388] Nico Wouters, Het transport van de Joden.
[389] 'Gebühren für Juden-Sonderzüge von Belgien, Frankreich, Holland (…) zum Arbeitseinsatz nach Auschwitz'. Telegramm Eisenbahnministerium (Reichsverkehrsministerium) aan de Reichsbahndirektionen dd. 14 juli 1942, *Ger. Rep. 388 Akten nr. 454, Bl. 056,* Hauptstaatsarchiv Düsseldorf. Zie ook: Andreas Engwert & Susanne Kill (Hrsg.), Sonderzüge,

Reichsverkehrsministerium van 14 juli 1942 legt expliciet op dat 'Vergoedingen voor speciale treinen voor Joden uit België, Frankrijk, Nederland (...) om in Auschwitz-Birkenau te werken' altijd volgens het standaardtarief berekend moeten worden. We weten dat deze centrale richtlijn is toegepast voor Frankrijk en Nederland; het is zo goed als uitgesloten dat België de enige uitzondering zou zijn. Bovendien is het betalingsverkeer ondubbelzinnig. De reguliere internationale treinen zitten in een aparte betalingstabel. De betalingen van het MER staat daar dus los van. Gezien het profiel en de opdrachten van het MER, kunnen de internationale treinen waarvoor het MER de NMBS betaalt, enkel maar grote hoeveelheden *Sonderzüge* zijn. En we weten waarvoor die tijdens de bezetting gebruikt zijn.

Ondanks het terechte belang dat aan deze twee vragen wordt gehecht, mogen ze niet worden geïsoleerd. Achter die twee schijnbaar eenvoudige vragen en antwoorden schuilen een complexe bezettingsrealiteit en een nog complexere afweging over verantwoordelijkheden in historisch perspectief.

Over verantwoordelijkheid in historisch perspectief

De term 'verantwoordelijkheid' in historisch perspectief wordt in theoretische literatuur meestal gekoppeld aan de zoektocht naar gerechtigheid voor een historisch onrecht en dus aan herstelmaatregelen.[390] Dat herstel kan veel vormen aannemen: van bestraffing van daders, via symbolische of materiële tegemoetkomingen aan slachtoffers, tot nieuwe herdenkingsactiviteiten, onderwijsinitiatieven of sociale maatregelen voor groepen die de gevolgen dragen van een historisch onrecht.[391] In zekere zin kunnen het eindrapport voor de Senaat en dit boek ook beschouwd worden als een onderdeel van een dergelijk traject.

De zoektocht naar gerechtigheid bepaalt sinds enkele decennia onze hedendaagse omgang met het verleden.[392] Dat impliceert een normatief gebruik van de term 'verantwoordelijkheid', bijvoorbeeld in een rechtszaal. Een dergelijke opvatting van verantwoordelijkheid botst vaak met de historische realiteit. Zoals Sarah Federman schrijft over de Franse nationale spoorwegmaatschappij (SNCF) tijdens de Tweede

4; Bericht 16 C, dd. 2 maart 1942 – *« Transport sur les lignes belges d'ouvriers engagés soit en Allemagne par l'industrie allemande, soit en France par la Wehrmacht »*. Verschaft aan de auteur door Paul van Heesvelde.

[390] Anne-Marie McAlinden, 'From shame to guilt: negotiating moral and legal responsibility within apologies for historical institutional abuse', in *Journal of Law and Society*, vol. 49 2022, 470-494.

[391] Peter Malcontent, *Facing the Past. Amending historical injustices through instruments of Transitional Justice*, Cambridge/Antwerp/Portland, 2016.

[392] Jeffrey K. Olick, *The Politics of Regret: On Collective Memory and Historical Responsibility*, New York/London, 2007.

Wereldoorlog, is de rol van dit Franse bedrijf tijdens de oorlog meerzijdig.[393] Die rol kan niet gereduceerd worden tot één aspect van de geschiedenis: enkel maar haar verzetsengagement, enkel maar de omgekomen personeelsleden of enkel maar haar rol in de deportaties. Dat geldt ook voor de Belgische Spoorwegen tijdens de oorlog. De NMBS voerde tijdens de Tweede Wereldoorlog opdrachten voor deportatietreinen uit, maar was ook actief betrokken bij een omvangrijk verzet. Ze leverde militaire prestaties aan de bezetter, maar zorgde ook voor de bevoorrading van de bevolking. Het bedrijf onderging een repressieve Duitse uitbuiting maar beschikte ook over eigen autonome macht. Directeur-generaal Rulot en directeur van de Sociale Dienst Jean-Louis Bomans worden allebei gesanctioneerd in de naoorlogse zuivering vanwege hun onvaderlandse gedrag maar ontvingen ook beiden officiële erkenning als verzetsman. Deze ogenschijnlijke tegenstrijdigheden passen perfect in de complexe bezettingsgeschiedenis maar botsen met onze hedendaagse wens om tot (eenzijdige) gerechtigheid te komen.

Het onderscheid tussen individuele en collectieve verantwoordelijkheid is een ander weerkerend discussiepunt.[394] Hoe definieer je de collectieve verantwoordelijkheid van een grote organisatie? En omgekeerd, welke mogelijkheden heeft een individu binnen een hiërarchische structuur om zich te verzetten?[395] Binnen welke grenzen kunnen mensen die bevelen uitvoeren, worden vrijgesproken van individuele verantwoordelijkheid? Uit de zeldzame voorbeelden die we vonden, bleek dat de weigering van Belgische machinisten om in te staan voor Duits "militair vervoer" kon leiden tot sancties van een maand schorsing zonder wedde, een zware berisping en een overplaatsing. Weigeren een Duits transport uit te voeren, leverde dus niet altijd een gevangenisstraf op. Maar niet elk personeelslid wist dat toen. Directeur-generaal Narcisse Rulot was van mening dat ieder personeelslid zijn eigen geweten moest volgen en ontslag moest nemen als hij bepaalde taken niet meer wilde uitvoeren. Ook voormalig minister van Verkeerswezen Antoine Delfosse beantwoordt een vraag van het personeel over Duitse munitietransporten gewoon met de tekst van artikel 115 van de strafwet, suggererend dat iedereen zijn eigen conclusies moet trekken. De directeur-generaal is van mening dat mensen die in dienst blijven, de persoonlijke keuze maken het beleid van de directie te steunen. Maar in hoeverre zijn de individuele personeelsleden om de tuin geleid door de belofte van hun directeur-generaal van 22 juni 1940 dat hun niets gevraagd zou worden dat inging tegen de vaderlandse plicht? De dienstregeling wordt door de bevoegde Belgische dienst opgemaakt en de bevelen komen meestal van de NMBS-hiërarchie. Kon van ondergeschikt personeel verwacht worden dat zij zelf de wettelijkheid van hun acties

[393] Sarah Federman, *Last Train to Auschwitz. The French National Railways and the Journey to Accountability,* Wisconsin, 2021.
[394] Janna Thompson, *Taking Responsibility for the Past: Reparation and Historical Injustice*, Cambridge, 2002.
[395] Larry May & Stacey Hoffman, *Collective Responsibility: Five Decades of Debate in Theoretical and Applied Ethics*, Lanham, 1992.

evalueerden? In hoeverre hebben individuele machinisten in een precaire economische situatie überhaupt een keuze? Ze zouden dan niet in de gevangenis belanden, een lange schorsing zonder wedde kan ook zware gevolgen hebben.

De NMBS was een bedrijf met een haast militaire hiërarchische discipline: in hoeverre kunnen personeelsleden die treinen samenstellen en besturen, individueel verantwoordelijk worden gehouden? Zonder twijfel hebben bijvoorbeeld ook verzetsmensen bij de NMBS Duitse militaire prestaties moeten uitvoeren. Maar ook omgekeerd is het de vraag of de verantwoordelijkheid van een mastodontbedrijf van 97.862 werknemers gereduceerd kan worden tot die van een of twee personen die aan het hoofd staan. Hoe moet de 'verantwoordelijkheid' van een hybride bedrijf als de NMBS eigenlijk worden omschreven? Ze had een publieke taak maar moest tegelijk beheerd worden als een privébedrijf met doelstellingen uitgedrukt in productiviteit, dienstverlening en winst.[396] Lag haar taak, in oorlogstijd, vooral bij haar publieke dienstverlening of bij haar commerciële opdracht en maakt dat een verschil bij de evaluatie van bepaalde keuzes?

Een andere kwestie is in hoeverre tijdens de Duitse bezetting gesproken kan worden alternatieven. Verantwoordelijkheid impliceert dat er keuzevrijheid bestaat. In hoeverre was daarvan sprake tijdens de Duitse bezetting? Hoe kunnen we de eventuele alternatieven voor bepaalde keuzes in kaart brengen zonder te hervallen in zogenaamde 'tegenfeitelijke geschiedenis' en dus speculatie?

Als we spreken over verantwoordelijkheid, behelpen we ons vaak met wettelijk vastgelegde bepalingen en juridisch gedefinieerde verantwoordelijkheden. Bij historische gebeurtenissen zijn die juridische verantwoordelijkheden echter soms in het verleden al bepaald. Dat is ook zo bij de NMBS, waar het Belgische militaire gerecht en de publieke overheden zich tussen 1944 en 1949 in een grote reeks gerechtelijke processen en administratieve tuchtonderzoeken hebben uitgesproken over de juridische en bestuurlijke verantwoordelijkheden van het personeel, de directie en de politieke voogdijoverheden. Hoewel hoofdstuk 9 de beperkingen aantoont van deze procedures volgens onze huidige inzichten en hoewel het nationale en internationale recht na 1945 fundamenteel gewijzigd is, is het belangrijk erop te wijzen dat er onmiddellijk na de feiten al een juridisch oordeel heeft plaatsgevonden op basis van de toenmalige wettelijke bepalingen. Directeur-generaal Narcisse Rulot, bijvoorbeeld, wordt buiten vervolging gesteld door het militaire gerecht maar wel gesanctioneerd door zijn eigen raad van bestuur volgens het tuchtrecht. Dat geldt ook voor enkele andere directieleden. Dat de NMBS Duits opdrachten voor militair vervoer en deportatietreinen had uitgevoerd, was tussen 1945-1949 geen geheim maar er werd toen geen enkel belang aan gehecht. In hoeverre botst het

[396] Harwell Wells, 'The Cycles of Corporate Social Responsibility: An Historical Retrospective for the Twenty-First Century', in *University of Kansas Law Review.*, Vol. 51, 2002, 77-140.

terugprojecteren van hedendaagse normen om al gemaakte juridische evaluaties te herdoen met het legaliteitsbeginsel?

Verantwoordelijkheid impliceert ook voldoende kennis om de impact van bepaalde keuzes in te kunnen schatten. Hoewel de bronnen ontbreken om dat te bevestigen of ontkrachten, kunnen we ervan uitgaan dat de NMBS-directie in 1942-1944 niet op de hoogte is van de moordcentra van nazi-Duitsland. Dat neemt niet weg dat de kennis over wie weggevoerd werd en het bewustzijn over de gewelddadige aard van het naziregime, wel degelijk algemeen aanwezig waren.[397]

Om al deze redenen moet de term 'verantwoordelijkheid' omzichtig worden gebruikt. Ondanks deze reserves moet een historisch onderzoek echter wel in staat zijn duidelijke conclusies te trekken en verantwoordelijkheden aan te duiden. Maar dat is een wetenschappelijk oordeel, waarbij de verantwoordelijkheid in de historische context wordt geplaatst. Dit hangt samen met wat in het moderne geschiedenisonderwijs de "standplaatsgebondenheid" wordt genoemd. Dat begrip houdt onder meer in dat waarden en opvattingen, intenties, kennis en gezichtspunten fundamenteel kunnen verschillen van de huidige. In dit geval gaat het over de keuzes die de actoren konden maken, rekening houdend met hun formele bevoegdheden, de kennis en alternatieven die voorhanden waren en de afweging van de impact van die keuzes. Dit alles betekent uiteraard niet dat onze actuele zoektocht naar gerechtigheid niet legitiem is, wel integendeel. Het betekent enkel dat de term 'verantwoordelijkheid' in dit besluit op geen enkele manier een juridische, morele of politieke verantwoordelijkheid inhoudt.

De fouten van directeur-generaal Rulot

Als we de verantwoordelijkheden in historisch perspectief willen bepalen, komen we eerst uit bij de directeur-generaal van de NMBS, Narcisse Rulot. Zijn individuele formele beslissingsmacht neemt na mei 1940 aanzienlijk toe. Ze wordt veel groter dan zijn wettelijk omschreven bevoegdheid in vredestijd. De klassieke politieke voogdij over de NMBS valt grotendeels weg vanaf mei 1940. Hoewel Rulot altijd veel overleg pleegt, valt op hoe sterk zwaarwichtige beslissingen zijn gepersonaliseerd. Rulot neemt de beslissing tot werkhervatting eind mei 1940 eigenmachtig en voert individueel alle belangrijke onderhandelingen met de Duitse bezetter. In maart 1942 beslist hij persoonlijk zonder enige dekking over de levering van grote hoeveelheden materiaal aan de bezetter. Zijn directieraad bestaat uit mensen die formeel ondergeschikt zijn. In het dossier van het Duitse luchtafweergeschut zien we dat de

[397] Fred Grünfeld, 'Do bystanders exist?', in Peter Malcontent, *Facing the Past,* 27-42.

directieraad geen principiële beslissingen durft te nemen wanneer Rulot tijdelijk afwezig is (september 1942).

Hij maakt ook proactief gebruik van zijn macht. Hij negeert het voorstel van directeur Materieel Verkoyen voor een Belgisch-Duitse bevoegdheidsverdeling in juni 1940 en vervangt diezelfde directeur in januari 1942, wanneer de leveringen van rollend materieel aan Duitsland te traag verlopen. Hij ziet de bezetting als een opportuniteit voor verregaande interne bedrijfshervormingen, zoals de oprichting van de Sociale Dienst in februari 1941 en de nieuwe werkwijze tussen directies en de groepen in juli 1942. Hij wil het sociaal overleg en de arbeidsverhoudingen tussen werkgever en werknemer permanent omvormen. Bovendien cultiveert hij zijn persoonlijke gezag bij het personeel. Tot zijn arrestatie in februari 1944 hamert hij op strikte gehoorzaamheid. Hij laat zich ook niet beïnvloeden door een meerderheid van zijn eigen directieraad wanneer die in 1943 signaleert dat een bijsturing van de samenwerking met de bezetter nodig is. Veel zaken, zoals de centrale werkplaatsen, ontsnappen weliswaar aan zijn directe invloed, maar hij doet ook geen pogingen na 1941 om terug greep te krijgen op die werkplaatsen. Ondanks de grote decentralisering en fragmentering van het bedrijf blijft de hiërarchische en zelfs autoritaire bedrijfscultuur van de NMBS behouden. De directeur-generaal beschikt over de individuele macht beslissingen te nemen en bepaalde zaken te blokkeren en gebruikt die ook. Narcisse Rulot draagt als directeur-generaal daarom een grote individuele verantwoordelijkheid.

Als we het hebben over historische verantwoordelijkheid, moeten we ook bepalen waarvoor die verantwoordelijkheid gold. Welke keuzes werden dan gemaakt die we met de kennis van vandaag als fout kunnen bestempelen?

De beslissing tot de werkhervatting in juni 1940 en tot de samenwerkingspolitiek met de bezetter was op zich niet fout. Ze was onvermijdelijk en paste ook binnen de Belgische wetgeving en de globale Belgische houding op dat moment. Rulot wordt zelfs naar die beslissing geduwd: hij kan onmogelijk unilateraal de NMBS, als essentiële schakel, aan de kant houden terwijl de rest van de Belgische industrie weer opstart. De enige grote prioriteit – en eigenlijk ook de impliciete opdracht – van Rulot in 1940 bestaat erin de Belgische bevoorrading op peil te houden, met name de voedselbevoorrading.

Dat de NMBS daarbij ook het Duitse vervoer op het Belgische net verzorgt, hoeft niet altijd een probleem te zijn. Bepaalde vormen van Duits vervoer vallen binnen het internationale oorlogsrecht en de Belgische wetgeving (het burgerlijke mobilisatieboekje). Ook de Galopin-doctrine – die uiteraard geen wet is, maar in 1940 wel wordt gedragen door het Belgische establishment – schrijft die samenwerkingspolitiek in het Belgische belang voor. De fundamentele fout ligt bij het verzorgen van Duitse transporten met een militair karakter, zoals het vervoer van

wapens en munitie. Dit soort militaire prestaties worden duidelijk verboden door de Belgische strafwet (vooral artikel 115: economische collaboratie) en de Galopin-doctrine. Directeur-generaal Rulot laat in 1940 na om een samenwerkingsovereenkomst of een afsprakenkader op te stellen met de Duitse bezetter. Wat Rulot blijkbaar niet kan of wil inzien in 1940, is dat het gebrek aan een afsprakenkader zal leiden tot een oncontroleerbaar escalatieproces. Al snel nemen de militaire prestaties van de NMBS grote proporties en variaties aan: van het transport van munitie, tanks en wapens voor troepen tot het leveren van materieel. Ook na juni 1941 (de Duitse inval in de Sovjet-Unie) gaan deze militaire prestaties gewoon door. In de Belgische werkplaatsen wordt Duits materieel hersteld, waaronder circa 40 Duitse locomotieven bestemd voor het oostfront in de centrale werkplaats van Mechelen. De directieraad en de raad van bestuur accepteren die militaire prestaties stilzwijgend omdat de NMBS zich begin 1941 volgens hen bevindt in een 'onmogelijkheid te weigeren'. De NMBS-leiding neemt de feitelijke Duitse militaire macht aan als een voldongen feit. Dit betekent eigenlijk dat het bedrijf de militaire dienstverlening aan de bezetter beschouwt als een acceptabele prijs voor het behoud van het Belgische vervoer en de voedselbevoorrading. Men houdt geen rekening met het escalatieproces. Zodra het principe geaccepteerd is en de praktijk genormaliseerd, bestaan er geen begrenzingen noch remmen. Wegens gebrek aan bronnen kan dit niet exact becijferd worden, maar hoewel de NMBS het Duitse vervoer kwantitatief relatief weet te beperken, is duidelijk dat er talrijke verboden prestaties worden geleverd in het 'hoofdzakelijk of uitsluitend politieke of militaire belang van de bezetter'. En hier ligt uiteindelijk ook de verklaring voor het uitvoeren van opdrachten voor de deportatietreinen. Voor de NMBS vormen deze deportatietreinen maar een klein onderdeel van de veel ruimere militaire prestaties. Zo vormt dit het fundament waarop de deportatietreinen steunen.

Als eindverantwoordelijke met grote beslissingsmacht maakt Rulot twee fouten. Ten eerste identificeert hij niet vroeg genoeg het potentiële probleem van het Duitse militaire vervoer. Hij accepteert dit zonder debat als onvermijdelijk. Of hij dat in 1940 bewust doet of oprecht niet inziet blijft speculatie, hoewel het eerste waarschijnlijker is. Ten tweede maakt hij als eindverantwoordelijke de fout om de deportatietreinen in 1941 (van politieke gevangenen) of 1942 (Joden en verplicht tewerkgestelden) niet op te merken als een nieuw en bijzonder gegeven, waartegen hij kan of moet reageren. Het is zo goed als zeker dat de beslissing voor deze deportatietreinen nooit aan hem of de directieraad is voorgelegd. Op een bepaald moment moet de informatie over deze treinen echter tot hem zijn doorgedrongen. Het 'ongevalsverslag' over het 20ste konvooi, bijvoorbeeld, met als titel 'Jodenvervoer', is ook aan hem bezorgd. Als directeur-generaal was het op dat moment aan hem om te reageren en een standpunt in te nemen over de deportatietreinen, zeker omdat alle andere actoren – de directieraad en de raad van bestuur voorop – tijdens de bezetting zijn standpunt afwachtten alvorens zelf hun positie te bepalen. Het feit dat de NMBS voor deze

diensten ook financieel vergoed wordt, maakt die verantwoordelijkheid nog groter. De financiële vergoeding verzwakt het argument van 'dwang' en versterkt minstens de schijn van een vrijwillig karakter van deze diensten.

Toch zijn er ook contextuele factoren die de individuele verantwoordelijkheid van Narcisse Rulot nuanceren.

Een eerste factor is de Duitse druk. In 1940 wordt de NMBS deels overgenomen, waarna de Duitse controle op lokaal niveau erg groot is. Die Duitse controle is uitzonderlijk voor België, waar doorgaans eerder een afstandelijke Aufsichtsverwaltung wordt toegepast. Dat systeem van 'supervisie op afstand' zien we echter niet bij de NMBS. Integendeel, de Duitse WVD maakt de NMBS volledig ondergeschikt, neemt delen van het bedrijfsbeheer over in een soort directe Verwaltung en past met militaire strengheid een systeem toe van controle, bedreigingen en sancties. Zeker in 1940 houdt de Duitse WVD het Belgische treinverkeer en dus de bevoorrading in een wurggreep.

Om te kunnen spreken van (individuele) verantwoordelijkheid, moeten er in de tweede plaats ook alternatieven geweest zijn. Maar Rulot (en anderen) beschouwden het uitvoeren van militair prestaties als 'onvermijdelijk'. Met andere woorden: zij oordeelden dat er geen alternatief was. Dat betekent concreet dat de gevolgen van een weigering of ontslag nemen veel erger zouden zijn dan deze taken uit te voeren. Volgens de directie zou dit namelijk de Belgische voedselbevoorrading in gevaar brengen. Bovendien zou de bezetter in dat geval het personeel waarschijnlijk gewoon gedwongen hebben. Schatten zij dat gevaar correct in en waren er werkelijk geen alternatieven? Dat is bijzonder moeilijk te bepalen omdat we hier op speculatief terrein komen. Onder dat voorbehoud willen we wel proberen een antwoord te formuleren.

Uit ons onderzoek blijkt dat de marges om in 1940 een alternatief scenario uit de brand te slepen, haast onbestaande zijn. Kijkend naar de agressieve manier waarop de WVD het bedrijf in handen neemt, lijkt er geen manoeuvreerruimte te zijn om fundamenteel te onderhandelen. De Duitse WVD opereert tijdens de zomer van 1940 onder hoogspanning en voert een gevecht om het Duitse vervoer te waarborgen. De enige manier waarop Rulot de WVD kan dwingen het Belgische vervoer te steunen in juli 1940, is door de Duitsers tegen elkaar uit te spelen. Een principieel protest tegen het verzorgen van militair vervoer had in 1940 vermoedelijk niets uitgehaald. De kans is zeer groot dat de WVD Rulot of de directie bij principiële tegenstand in 1940 of zelfs begin 1941 ontslagen zou hebben. De mogelijkheid van ontslag wordt trouwens al vroeg overwogen. In februari 1941 al legt personeelsdirecteur (en verzetsman) Nolet de Brauwere expliciet de vraag over een collectief ontslag van de directieraad voor aan René Marcq, juridisch adviseur en advocaat bij het Brusselse hof van beroep. Hij doet dat naar aanleiding van een eventuele toekomstige Duitse eis tot verplichte

tewerkstelling van het personeel in Duitsland. De juridisch adviseur antwoordt in maart 1941 dat een collectief ontslag geen zin heeft omdat de Duitsers in dat geval – net zoals tijdens de Eerste Wereldoorlog – het personeel tot dienstuitvoering zouden dwingen. Hoogstwaarschijnlijk heeft Marcq gelijk en zou dit inderdaad de meest logische uitkomst zijn geweest in 1940 en begin 1941.

Dat verandert echter geleidelijk na juni 1941 en zeker naar het einde van 1942. Op dat moment zit Rulot steviger in het zadel en zijn de Duitsers ook afhankelijker geworden van de NMBS. In 1942 beschikt de WVD/HVD niet meer over de Duitse mankracht van in 1940 en 1941. Bovendien heeft Rulot intussen zijn gepersonaliseerde sociale politiek uitgerold en rekenen de Duitsers op hem om het steeds weerspanniger personeel mee te krijgen. De grotere slagkracht van Rulot zien we in de indrukwekkende aanwervingspolitiek, die de directeur-generaal enkel maar kan uitvoeren dankzij het vertrouwen van de bezetter. Met die versterkte machtspositie komt ook meer manoeuvreerruimte. Dat zien we in de praktijk: ondanks zijn harde en succesvolle protest tegen de verplichte tewerkstelling en het Duitse luchtafweergeschut, en later ook het systematische saboteren van een efficiënte dienstverlening en output binnen het bedrijf, blijft Rulot tot februari 1944 op zijn post. Dit bewijst dat de bezetter geen alternatief ziet en sociale onrust wil vermijden. Rulot is zich trouwens bewust van die veranderde machtsdynamiek, want hij verwijst er zelf naar in een naoorlogse ondervraging: 'Dat gaf me een groot gezag dat ik tegenover de Duitsers kon gebruiken ten voordele van mijn personeel'.[398]

Er opende zich dus een onderhandelingsmarge in 1942. Rulot mist de kans die marge optimaal te gebruiken. Hij blijft zich dogmatisch verzetten tegen sabotages terwijl duidelijk is dat een groot deel van het bedrijf de situatie niet meer accepteert en overgaat tot verzet. In 1942 had hij de weerstand binnen het bedrijf sterker kunnen vertegenwoordigen door de Duitsers meer onder druk te zetten. Zo had hij de belofte kunnen maken de toenemende sabotages door het personeel te doen verminderen in ruil voor het Duitse engagement dat het Belgische personeel niet verplicht zou worden in te staan voor bepaalde militaire treinen. Dat is belangrijk, omdat tijdens de zomer van 1942 de deportaties van raciaal vervolgden starten. Wanneer plots ouderen, vrouwen en kinderen worden gedeporteerd, is duidelijk iets uitzonderlijks aan de hand. Rulot mist een uitgelezen kans om daarop te reageren.

Of een dergelijk protest of een nieuwe onderhandeling veel concreet effect gehad zouden hebben, is onmogelijk te bepalen. Het lijkt eigenlijk zeer onwaarschijnlijk dat de WVD/HVD dit zou hebben geaccepteerd. De WVD en later HVD blijven uiteindelijk onbuigbaar omdat ze uiteindelijk zelf ook geen enkele speelruimte krijgen van Berlijn. Duitse verantwoordelijken in Brussel die de opgelegde quota niet halen, worden door

[398] PV dd. 11 december 1944, ondervraging Rulot, Dossier C. Declarations et productions de M. Rulot, Diverse, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1, Arch. NMBS/SNCB*.

Berlijn vervangen. We zien ook dat de WVD/HVD andere afspraken (zoals rond het luchtafweergeschut op Belgische treinstellen) niet respecteert. Maar dat is hier niet het centrale punt. Het punt is dat Rulot zelfs geen poging onderneemt om te protesteren tegen de deportatietreinen, ongeacht het eventuele succes van zijn poging. Hij probeert niet eens de marge die er in 1942 waarschijnlijk wel is, te gebruiken tegen de deportatietreinen. Een protest van Rulot had de treinen niet kunnen tegenhouden maar misschien wel vertragen. Dat zien we immers gebeuren wanneer hij het bedrijf duidelijk verbiedt namenlijsten van personeel door te geven of het luchtafweergeschut te accepteren. Het personeel stopt vervolgens ook waar mogelijk de medewerking aan die maatregel, wat vertragingen creëert. De Duitsers verliezen op die manier veel tijd en energie met onderhandelen en moeten uiteindelijk de taken zelf opnemen. Deze twee voorbeelden tonen aan dat in geval van een ondubbelzinnige en aangehouden weigering van de directie, de Duitsers weinig meer kunnen doen dan blijven dreigen. Uiteindelijk duurt het tot 24 augustus 1944, met de geallieerden aan de voordeur, voordat de directieraad formeel weigert om nog in te staan voor 'militaire treinen'.

Dat Rulot in 1941, 1942 of 1943 de deportatietreinen niet herkent als iets waartegen hij moet protesteren, is een foute inschatting van hem. Dat het wel degelijk mogelijk was, bewijst het protest van secretaris-generaal Gaston Schuind in april 1943 bij Militärverwaltungsschef Eggert Reeder. Schuind is overigens ironisch genoeg een van de weinige secretarissen-generaal die na de bevrijding veroordeeld zal worden voor collaboratie. Toch kan dit niet uitsluitend een individuele verantwoordelijkheid van Rulot genoemd worden. Integendeel, de 'blinde vlek' voor de deportaties, die vandaag zo moeilijk te vatten is voor ons, bestaat op een algemeen collectief niveau. Het eenmalige protest van secretaris-generaal Schuind is hoogst uitzonderlijk. De deportatietreinen worden nooit besproken door de directieraad (voor zover we weten), het bestendig comité, de raad van bestuur of de bevoegde secretarissen-generaal. Principiële protesten van het personeel bij de directie over de deportatietreinen komen niet voor. Het verzet binnen het bedrijf was nog breder en dieper vertakt dan we dachten. Maar zelfs dat indrukwekkende verzet heeft geen specifieke aandacht voor de deportatietreinen. Het is dus niet zo dat de directeur-generaal de vele alarmsignalen bewust negeert. Integendeel, hij functioneert in een oorverdovende collectieve stilte rond de deportatietreinen.

Een laatste belangrijk element in de bredere context is de verantwoordelijkheid van andere belangrijke actoren en specifiek de structuren waarin de directeur-generaal werkt. Ondanks het feit dat Rulot grote individuele macht heeft en die ook gebruikt, werkt hij ingekapseld in een vertakt systeem van industriële netwerken en publieke overheden. Rulot onderhoudt contacten met de industrie en wellicht het Galopin-comité. Uiteindelijk vervoert de NMBS enkel wat Belgische bedrijven aan Duitsland leveren. De tonnen steenkool, erts, chemische bestanddelen en afgewerkte producten die ze levert, komen van de Belgische industrie. In termen van 'verantwoordelijkheid'

voor die specifieke leveringen zouden we in dat geval voor de NMBS hoogstens kunnen spreken van 'medeplichtigheid'. De eerste jaren overlegt Rulot geregeld met zijn directieraad. Hij zoekt bij moeilijke principiële dossiers altijd formele dekking: bij het bestendig comité, de raad van bestuur, juridisch adviseurs en zelfs de secretarissen-generaal.

Nu blijkt dat deze belangrijke actoren niet enkel geen tegenwind bieden maar hem doorgaans de boodschap geven dat hij door moet gaan. Vooral de bevoegde secretaris-generaal van Transport, Claeys, draagt hier naar onze inschatting een grote medeverantwoordelijkheid. Hij neemt altijd deel aan de vergaderingen van het bestendig comité en de raad van bestuur. Hoewel de secretaris-generaal zuiver formeel gezien misschien gelijk heeft als hij zegt dat hij gewoon 'observator' kan zijn, is zijn rol minstens heel dubbelzinnig. De secretaris-generaal heeft in de praktijk wel degelijk een grote invloed op de houding van de directie. In alle moeilijke dossiers duwt de secretaris-generaal Rulot, al dan niet impliciet, naar meer toegevingen in het belang van het land. Dat de sociale rechten gewaarborgd worden aan personeel dat dienst neemt in Duitsland, bijvoorbeeld, gebeurt enkel omdat het comité van secretarissen-generaal Rulot expliciet vraagt die toegeving te doen. Ook bij andere militaire prestaties is de boodschap telkens dat er geen andere keuze is. Het meest exemplarische voorbeeld vinden we bij het herstel van Duits rollend materieel in de werkplaatsen. Daarover schrijft Claeys op 8 september 1941 namens de secretarissen-generaal: 'Als uw raad van bestuur de verantwoordelijkheid zou nemen om in te gaan op de vraag van de WVD, dan zouden zij dit niet afkeuren'. Hoewel de secretaris-generaal vermijdt formele toestemming te geven, is de geest van zijn antwoord goedkeurend (zeker ook omdat hij even verder ook instructies geeft over de concrete betalingsmodaliteiten). Dat Rulot altijd gedacht heeft dat zijn beleid de goedkeuring had van de bevoegde secretarissen-generaal, is volkomen logisch. Overigens ketst op 5 augustus 1942 secretaris-generaal Claeys ook een vraag af van Maurice Benedictus, het administratieve hoofd van de Vereniging van de Joden in België, over de transportvoorwaarden voor Joden. Claeys antwoordt dat enkel de HVD verantwoordelijk is en speelt de vraag zelfs niet door aan de NMBS.

De uitkomst van het naoorlogse zuiveringsonderzoek is in dit verband toch opvallend te noemen. Secretaris-generaal Claeys wordt geen enkele vorm van verantwoordelijkheid over de NMBS toegedicht. Maar hijzelf is wel heel scherp voor Rulot, die hij 'ongeschikt' noemt. Claeys spreekt in dit verband onder meer over Rulots 'gebrek aan voorbereiding om een politieke rol te spelen'. Dat is een merkwaardige uitspraak. De gebrekkige voorbereiding voor het beleid van de NMBS in oorlogstijd lijkt grotendeels de verantwoordelijkheid van de Belgische regeringen en voogdijministers, die daarvoor het wettelijke kader moesten uittekenen. En wat bedoelt Claeys met een 'politieke rol'? Kon van Rulot verwacht worden dat hij in bezettingstijd de rollen die normaal toekomen aan de bevoegde minister, het parlement en de raad van bestuur, in één persoon zou overnemen? Kan van een

topambtenaar die een product is van de Belgische bestuurscultuur van de jaren 1930, verwacht worden dat hij plots een 'politieke rol' opneemt? Ondanks zijn machtspositie zit Rulot enkel op zijn stoel omdat het vooroorlogse politieke systeem hem heeft geselecteerd en van hem verwacht dat hij functioneert in de Belgische bestuurscultuur van strikte politieke voogdij. Natuurlijk omarmt Rulot vrijwillig de grotere macht die de bezetting hem geeft, maar de andere actoren bevestigen hem in die houding. Precies die kwaliteiten waardoor het systeem hem in vredestijd zo geschikt vond, werken misschien tegen hem tijdens de bezetting.

De regering en het bedrijf willen de naoorlogse interne zuiveringen van de NMBS gebruiken om een klein aantal verantwoordelijken te identificeren en te verwijderen, als een noodzakelijke voorwaarde om het bedrijf zo ongeschonden mogelijk een snelle doorstart te geven. Dat is geen onlogische strategie in 1945. Maar het heeft er wel toe geleid dat een breder zelfkritisch onderzoek niet plaatsvond en de collectieve verantwoordelijkheden bij enkele individuen gelegd konden worden.

Daarom willen we besluiten dat directeur-generaal Narcisse Rulot twee centrale fouten maakt waarvoor hij een individuele historische verantwoordelijkheid draagt. Ten eerste zag hij in 1940 niet in hoe belangrijk een afsprakenkader was, ten tweede heeft hij 1942 zijn grote persoonlijke macht niet gebruikt om de militaire prestaties aan de bezetter, en met name de deportatietreinen, te proberen te beperken. Toch zijn die individuele keuzes alleen maar te verklaren door het systeem waarin hij functioneert. Rulot conformeert zich in 1940 volledig aan de wensen van het Belgische establishment. Tijdens de bezetting bevestigen de betrokken overheden en bedrijven hem in zijn bezettingsbeleid. Zeker wat betreft de deportatietreinen was de stilte collectief en totaal. In die zin kan de eindverantwoordelijkheid niet beperkt worden tot één man of zelfs één bedrijf. Het gebrek aan een duidelijk protest tegen het uitvoeren van opdrachten voor de deportatietreinen is een collectieve verantwoordelijkheid van de hoogste Belgische industriële en publieke gezagdragers in oorlogstijd.

Lessen uit het verleden

In het kader van het publieke karakter van deze opdracht besluiten we met vijf korte elementen die eventueel kunnen dienen als vertrekpunt voor een debat of andere initiatieven.

Een eerste les heeft betrekking op de aard van grootschalige administraties of bedrijven in relatie tot ethische keuzes. De NMBS is tijdens een oorlog een mastodontbedrijf, ingekapseld in industriële netwerken, een wettelijk kader en een traditie van politieke voogdij. Ze heeft een duidelijke opdracht, die is uitgedrukt in productiviteit en dienstverlening. Voor de oorlog speelt het bedrijf een voortrekkersrol

in België wat tayloriaanse arbeidsorganisatie en productie betreft. De NMBS functioneert onvermijdelijk als een technocratische bureaucratie, met een tunnelvisie op doelgerichtheid, gemeten in economische parameters. Dit kan leiden tot collectieve ethische blindheid. Ondanks de grootte van het verzet binnen de NMBS, voelt niemand zich geroepen te protesteren tegen de deportatietreinen. Het illustreert de dwingende manier waarop grote structuren ondenkbare opvattingen en gedrag kunnen normaliseren. In het boek citeren we iemand van de centrale werkplaats in Mechelen, die na de oorlog verklaart dat het personeel het in het begin 'psychologisch' moeilijk had met de herstelling van Duitse locomotieven. Na een paar maanden was dit echter zo normaal geworden, dat niemand het nog in vraag stelde. Zodra in 1940 wordt geaccepteerd dat militaire prestaties onvermijdelijk zijn, aanvaardt zelfs het verzet uiteindelijk de deportatietreinen.

Een tweede punt betreft het belang van een sterk en afdwingbaar internationaal kader over de rechten en de plichten van een vijandige bezetter tegenover een bezet gebied. In 1940 valt de NMBS ten prooi aan een bezetter die ondanks het bestaan van het internationale oorlogsrecht en onderlinge afspraken zijn feitelijke militaire macht zuiver instrumenteel gebruikt. Bezette overheden en bedrijven blijken machteloos. Wat zijn vandaag de dag de beste opties om een bezetter in te tomen die haar feitelijke militaire macht misbruikt? Moet overgegaan worden tot actief gewapend verzet, economische sancties, de dreiging van een toekomstige bestraffing van daders? Is zoiets überhaupt mogelijk of moet toch onderhandeld worden over een vorm van samenwerking en dus een moeilijk compromis? Die nog altijd actuele vragen zien we allemaal in de casus van de NMBS in oorlogstijd.

Een derde punt heeft te maken met de universele morele dilemma's die de Belgische 'politiek van het minste kwaad' tijdens de bezetting opwerpt. Topambtenaren en gezagdragers maken tussen 1940 en 1944 veel negatieve keuzes in het belang van het land en zijn bevolking. De NMBS is een uitstekend voorbeeld van alle afwegingen die kunnen worden gemaakt. Terwijl het bedrijf de opdrachten voor deportatietreinen uitvoerde, was de NMBS letterlijk ook de levensader waar de bevolking van het bezette België van afhing. Maar hoeveel negatieve keuzes wegen uiteindelijk op tegen een groot voordeel? Welk besluitvormingsproces kunnen we ons überhaupt inbeelden om een dergelijke afweging te maken? En zijn wij vandaag in staat om daarover tot een beter besluit te komen dan in 1942? Hoe gaat het er tegenwoordig aan toe in bezette gebieden over de hele wereld?

Een vierde les gaat over het belang van sterke individuele persoonlijkheden met een zekere democratische weerbaarheid op machtsposities. Iemand als directeur-generaal Rulot had de juiste technische vorming, het juiste netwerk, de leidinggevende persoonlijkheid, de gezagsgetrouwheid en het systeeminzicht om in vredestijd deze toppositie uit te oefenen. Maar dat maakte van hem niet noodzakelijk de meest geschikte leider tijdens de acute democratische crisis in 1940. Hij weet zijn

positie tegen 1942 aanzienlijk te versterken, maar blijft – net als iedereen rond hem – blind voor de deportatietreinen. Tijdens democratische crisismomenten is het essentieel om mensen in machtsposities te hebben met een moreel kompas, mensen die afstand kunnen nemen van het systeem waarvan zij zelf de grootste vertegenwoordiger zijn. Dat is niet eenvoudig en in zekere zin zelfs tegenstrijdig. Het impliceert dat hogere ambtenaren, militairen, beleidsmakers, magistraten enzovoort ingaan tegen het systeem dat ze zelf belichamen. In elk geval is ook hier de politiek van het minste kwaad, bij de NMBS in het bijzonder, een interessante casus voor debat.

Een vijfde les tot slot gaat over de mechanismen en processen van collectieve herinnering. Dat een kritisch zelfonderzoek van het bedrijf in 1945-1947 strategisch wordt beperkt, is waarschijnlijk onvermijdelijk. Maar dat het tot 2023 duurt voordat deze geschiedenis uitgediept wordt, mag toch lang genoemd worden. Al die tijd was het geen groot geheim dat de NMBS opdrachten voor deportatietreinen heeft uitgevoerd, maar raakte het ondergesneeuwd in de collectieve herinnering. Waarom komen sommige zaken dominant naar voren in onze collectieve herinnering en worden andere zaken letterlijk vergeten? Welke factoren verklaren de blinde vlekken in onze geschiedenis en hoe kunnen we vandaag die blinde vlekken beter en sneller herkennen? Zo geeft dit verhaal ons tot slot ook een concrete inkijk in tachtig jaar moeilijke omgang met de Belgische erfenis van de Tweede Wereldoorlog.

Lijst met afkortingen

Arch.NMBS/SNCB: Archief- en Documentatiecentrum NMBS.

ASA: Archief Stichting Auschwitz

BTNG: Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis

DAO: Dienst Archief Oorlogsslachtoffers (Rijksarchief)

EBD: Eisenbahn Betriebs Direktion (Brüssel)

HVD: Haupt Verkehrsdirektion (Brüssel)

MER: Mitteleuropaïsche Reisebüro

NMBS: Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

RSHA: Reichssicherheitshauptamt

SNCB-AR: 'Archives de la Société nationale des Chemins de Fer (SNB). Service du Personnel. Dossiers concernant la deuxième guerre Mondiale 1929-1989', Algemeen Rijksarchief.

UHGA: Unie van Hand- en Geestesarbeiders

VJB: Vereniging van Joden in België

VNV: Vlaams Nationaal Verbond

WVD: Wehrmacht Verkehrs Direktion (Brüssel)

Bronnenlijst

Algemeen Rijksarchief (Brussel)

1/ Archives de la Société nationale des Chemins de Fer (SNB). Service du Personnel. Dossiers concernant la deuxième guerre Mondiale 1929-1989.

Dossiers 'Incivisme':

ADAM Ernest ; ADAM A.(°1911), ADRIAENS E.A.H. ; ANTOINE Louis ; ARNOULD GLL ; BARY F.L.J.M.G ; BERGHMANS René ; BERTRAND FAC ; BERTRAND Léon Joseph Ghislain ; BOGHAERT O.; BOMANS Jean Louis ; BONDAS Joseph ; BONTINCK Odilon ; BOUCIQUE J.L.A. ; BRAHY C.J. ; BRAHY Léon Louis ; BRIDOUX G J G ; BRIXHE Emiel S. ; BROUCKAERT A. ; BRUNEAU J.V.L. ; CAMBIER Léon ; CAMERMANS Charles ; CAMPUS R. ; CAPPUYNS H.F.F.M ; CAREZ G.A. ; CASTEELS F.P.M. ; CHALLE Hector ; CHANTRELL Augustin ; CHENU HP ; CHENU R. ; CLAUDOT L. ; COLLE J.M. ; CORBUGY René ; CORDIER L.A. ; COUSIN Valéry ; CREM M.R. ; CUYPERS Ferdinand ; DE BLIECK GT ; DE BLOCK A. ; DE BOECK P. ; DE BONDUWE R. ; DE COCK R.G. ; DE COEN J.J.E. ; DE GROOTE Paul, Hubert, Marie ; DE LAUSNAY Charles ; DE MOYER ; De REUS C.M. ; De SEILLES C.J.M. ; DE SOIGNIE Robert Georges ; DECROO Albert ; DEDOUAIRE E.N. ; DELCOURT Arthur ; DELORY F. H. ; DEMARET A.A ; DEPAIVE A.C.J. ; DESORGHER E.E.J.H. ; DESPRETS R. ; DESSENT F.O.G. ; DETHIEU L.C.M. ; DEVOOGHT Richard L. ; DEWINTER M. ; DISCRY L.J.O. ; DOMS Ernest ; DRAPPIER Jean ; DRECHEEL H. ; DRECHSEL Max ; DUBOIS M.J.J. ; DUBUISSON G. ; DUBUISSON J. ; DUBUS Jean D.C. ; DUCHATEAU G.L.A. ; DUCHENE L.P. ; DUFOUR Paulin ; DUQUESNE F.J.F. ; DUQUESNE P.J. ; DUTORDOIR A . ; EMPAIN Georges Ernest ; EMPAIN Robert Emile ; EVRARD J. ; FABRY Henry ; FERON ; FERRYN R.C. T.M. ; FONTAINE A.M. ; FRANCKSON Marcel ; FRANCOIS G.N.J. ; FRANCOIS G.S.A. ; FRECHSEL M. ; GAEREMIJNCK Oktaaf ; GALLE A. ; GALMART Jules C. ; GARCET L. ; GAREZ G.A. ; GEORGIN O.F.A. ; GEVAERT C. ; GEVAERT Joseph ; GHIJSBRECHT M. ; GHILAIN Paul Louis Nicolas ; GHINS O.L.J.G ; GHISLAIN F.V.J. ; GHISLAIN P.L.N. ; GILLET P. ; GLAUDOT L.F. ; HAESAERTS J.E. ; HAINAUT M.D.N.E. ; HANON E. ; HAZARD Henri Joseph Adolf ; HENNIG E. ; HENNING René Florent ; HENKENS André Barbe ; HUFTY N.A.J. ; HUYBERECHTS Antoine André Marie Joseph ; ILIAS J. ; ITHIER Gaston ; JABOT H.A. ; JACOPS ; LAMALLE V.U. ; LAMBERT Gustave ; LAMBOTTE Fernand ; LAMBRECHT F. ; LAMY A.M. ; LATAIRE L.K. ; LAUWERS C.L. A. ; LEDOUX R. ; LEGROS G.J.E. ; LEMAIRE Charles F.B. ; LEMAIRE M.G. ; LEMAITRE ; LIEBAERTS Charles/Karel ; LISMONDE Léon ; LOONTJENS Frans ; LOSSON M. ; MAES E. ; MARECHAL E.M. ; MARS R.F. ; MARTIN N.G. ; MARX P. ; MASUY G.C.F.F. ; MATAGNE P. ; MATTHYS J.L. ; MEEUSSEN J.M.E. ; MINSART E. ; MIRY Raoul ; MOULART G.I. ; MULLER J.E. ; MUSELLE M.J. ; MUSYCK J.A. ; NACHTERGAELE R.P.A. ; NAVEZ G. ; NOLET DE BRAUWERE van STEELAND ; NOTESSE R.A.F. ; NOTTE J.F.A. ; OLIVIER G. ; OP T' EYNDE G.J.F. ; PÂQUES V. ; PAREIN Victor ; PARISSE Maurice J.D.C. ; PAULIS Antoine ; PELTZER André ; PETERS Oscar ; PETIT Charles ; PHILIPPOT T.C.J. ; PICALAUSA P.S.A. ; PIERRE E.H. ; PIETTE P.M. ; PLISNIER M.A.J. ; POMMEROLLE F.J. ; PONSARD Alfred ; PUISSANT F.A. ; REUL M. ; RONSSE A.A.C. ; RULOT N. ; SANTE R. ; SCHAUTEN G.J. ; SCHEERANS ; SCHEERENS J.G.S.G. ; SCHEPERS R. ; SCHOTTE J.M.L.E. ; SCHRYVERS A.J. ; SEGERS Paul ;

SIMONET M.J. ; SPRUMONT R. ; STASSEN M.N.L.J. ; STORY Henri ; STRAUS E. ; TACK R. ; TALPAERT H.L. ; THEYS Joachim C.G. ; VAN BOXMEER J. ; VANDEN BOSCH G. ; VAN DEN BRANDEN J.F. ; VAN DEN STEEN Gérard L.F. ; VAN DEN TORREN J. ; VAN DER BORGHT R. ; VAN DER REST Maurice ; VAN DURME ; VAN ES Gaston ; VAN AERDE A.M.P.C. ; VAN GIJSEL M.R.G. ; VAN RIJN J.P. ; VAN WAEFELGHEM J.C.M. ; VAN WIJNSBERGHE R.J.F. ; VAN WYNSBERGHE E.A.J. ; VANDER HUYPEN ; VANDERBORGHT J.V.E. ; VANDERPUTTE E.E. ; VANDERPUTTE F. ; VANDERSPEK Jean ; VANDERSYPEN J.A. ; VANHEMELRIJCK ; VANHOOF A.C. ; VER ELST L. F. ; VERBEEMEN Maurice A. ; VERBEEMEN P.A. ; VEREENOOGHE E. ; VERKOYEN A.M.M. ; VERPLANCKEN O. ; VILAIN V. ; VINCENT J.M.J. ; VOLON J.A.L.G. ; VOORDECKER E.C.A.M. ; WALLET L.C. ; WARTE O. ; WELVAERT Rémi ; WESTENDORP N.H.P.M. ; WILLAERT G.C.A. ; WITTENBERG M.P.

Dossiers:

- Dossier 46 - Généralités – Livres d'ordres ou instructions pour les services P.52.3, Bureau P.S.51.21/1940-1944

- Dossier 67 - Avis 22 P du 6 mars 1945

- Dossier 68 - Avis 29 P du 1er avril 1945

- Dossier 80 – Reprise du travail SNCB et ministère du Ravitaillement

- Dossier 83-84 – Registre des mandats de recettes du Bureau 52.24

- Dossier 89 - Applications de diverses réglementations 1943-1950

- Dossier 91 - Circulaires et notes pour les agents restés en poste sur l'ordre formel de leurs supérieurs malgré les bombardements 1944-1946

- Dossier 92 – Dossier relatif aux agents arrêtés comme otages-1945

- Dossier 110 – Listes agents décédés suite à leur activité patriotique

- Dossier 111 – Agents arrêtés à cause de leur activité patriotique

- Dossier 112 –Agents déportés et décédés lors de la déportation– janvier 1945

- Dossier 113 –Agents déportés pour raisons d'ordre patriotique ou politique et rentrés en Belgique après le 31 octobre 1944

- Dossier 114 – Agents emprisonnés et décédés après le 31 octobre 1944 en Belgique

- Dossier 115 – Agents tués en service

- Dossier 117 – Agents emprisonnés par l'ennemi

2/ Onderzoekscommissies naar de houding der rijksambtenaren

- F 1587 'Staatsveiligheid': n°54: Rulot Narcisse

3/ Résistants armés 1940-1945. Dossiers individuels.

- F 1944 11 dossiers: De Brauwere Henri, Franckson Marcel, Du Bus de Warnaffe, Hazard Henri, Henning René, Huyberechts Antoine, Lambotte Fernand, Nolet de Brauwere Paul, Ronval Georges, Rotsaert Robert et Velleman Charles

4/ Staatsveiligheid

- Dossier nr. 2/XII g. Action du personnel des chemins de fer au moment de la libération du pays, *Haut-commissariat à la sûreté de l'État durant sa présence à Londres*, Rijksarchief.

- XII-109 g. Action du personnel des chemins de fer à l'heure H.

- CII/3-581 à 583 – SNCB: Sabotages sur le chemin de fer

- D .IV/1–702 Israélites

- D.V-790 Albert Dumont

- J.IX-A-nr. 1214 Centre d'internement Saint-Gilles

- M.I nr. 1390/14 Transports

- H.II–917/21 Sabotage dans les trains. Rapport des officiers régionaux

<u>Rijksarchief Brussel Depot Cuvelier</u>

1/ Archieven van het militair gerecht voor de bestraffing van collaboratie na de Tweede Wereldoorlog

- Reeks "Industriële Collaboratie – Bedrijven" Krijgsauditoraat Brussel, Dossier *Bru/Bxl AM SS ZG KA Firmes nr. 36837 (Chemins de fer belges), "Nationale Gesellschaft der Belgische Eisenbahnen"*

- Nr. 396. Société nationale des Chemins de fer belge (S.N.C.F.B.) ; Rulot, directeur général ; Bomans ; Schotte J. 1944-1946. 1 paquet C.I. 10/44

- Nr. 3400. Atelier central Mechelen NMBS [Mechelen Arsenal S.N.C.F.B.] ; Verbeemen, ingénieur ; De Decker, directeur d'usine. 1945. 1 couverture C.I. 2558/45. Contient le dossier Div. 777/45 (Verbeemen, ingénieur ; Van Der Torren, inspecteur ; Van Calsteren, contremaître).

- Dossier "Union Belges des Constructeurs des Locomotives".

- Archives de l'Office du Travail de Liège- Procès en 1946 (3 boîtes – référence 1412) - Procès de Albert Carpiaux, Stéphane Meunier, Dr Kurth, Jules Hendriks, François Pirard, Jean Leenen, contre l'Office du Travail.

- Archives de l'Office du Travail de Mons: 2 boîtes (Coekelbergh- 27 juin 1947)

- Archives de l'Office du Travail de Nivelles: 5 boîtes (Office du Travail 27 juin 1947- n°225-229)

2/ Archieven van het auditoraat-generaal van de Krijgsmacht, Algemene Documentatiedienst

- Locomotives « Z/34-82 » (Question parlementaire no 23 du 21/01/1947 de M. Demany, demandant si un rapport officiel a été établi à l'encontre des entreprises industrielles qui ont fabriqué des locomotives pour la Reichbahn [sic] pendant l'occupation)

3/ Archives de la Société Générale

- Soc. Gen. 4e dépôt: nr 593 Dossier concernant les activités de la S.N.C.F.B. (Société Nationale des Chemins de Fer Belges) et la réquisition allemande de personnel et de matériel dans le secteur des transports.

4/ Recherches de l'équipe « Histoire » de la RTBF Charleroi pour l'émission Jours de Guerre

- 726-Moika Wachter, Cantons de l'Est -3 Mobilisés et réfractaires, 13/11/1991, 2p.

- 828–Monika Wachter, Traduction de la note du Major Von Harbou sur les prisonniers de guerre, 9/1/90, 2p.

- 832/3–Sérafin Bonnet, les mémoires d'un agent double. Le combat contre la déportation. Le travail obligatoire, slnd, 13p (+ annexes)

- 858–Juline SPRONCK, Déportation 3781 jours. 10 avril 1943-31 mai 1945,

- SNCFB: Interviews nr. 186, 226, 257, 287, 391, 391, 543, 705, 725

- Juifs déportation: Interviews nr. 211, 212, 414, 443

- XXVe convoi: nr. 28

<u>Archieven van de 'Office de Récupération Économique' (ORE)</u>

- Dossier (S.N. des) Chemins de Fer Vicinaux - 39.077 Namur

- Dossier 9892 - Compagnie Belge de Chemins de Fer

- 340039 – Compagnie Belge de Chemins de Fer et d'Entreprises Bruxelles. Matériel à Aundinghem

- 208 (1042-208) – Compagnie Belge de Chemins de Fer et d'Entreprises Bruxelles

<u>Archief- en documentatiedienst van de NMBS</u>

1/ Apart geklasseerd (Delta-gebouw)

- Zuiveringdossier Narcisse Rulot (5 dozen)

- Notulen van de beraadslagingen van de Raad van bestuur 1940-1945 (PV du Conseil d'Administration)

- Notulen van de beraadslagingen van het Permanent (of Vast) Comité 1940-1945

- Notulen van de Algemene Vergadering 1940-1945

2/ Archief- en Documentatiedienst NMBS

- 9-Oorlogsarchief. Attestaties verzet 1 boîte (archives de guerre. Attestations, résistance)

- 40-E-2.02 Boîte n°03-2012 - OCCUPATION ALLEMANDE (règlements allemands pour les chemins de fer), livres sur l'équipement militaire allemand)
1938-1942 1 doos

- 41-E-2.02 Boîte n°04-2012 - OCCUPATION ALLEMANDE ("Fahrplanbuchen"). 1913-1917

- 139-Biografische fiches (fiches biographiques)

- 152-Varia: Documenten Eisenbahn, Documenten Exploitatie, Personeel, orderboeken

- 197-Verslagen over de exploitatie

- 202-E-2.02 Dossier inzake opgeëiste voertuigen

- 218-Biografische fiches

- 220-Vergaderingsverslagen van het Bestendig Comité

- 263-Dossiers inzake wijzigingen aan de structuur van NMBS (1940-…)

- 307-Reglementen, 'Ordres spéciaux'

- 435-Dossiers inzake ernstige ongevallen (1936…) en dienstarchief (1922…): van 1/9/1936 tot 31/7/1945

- 554-E-2.02-Dossiers concernant les sabotages en 1943 (dossiers nr. 951-1100) 1943

- 633-Clichés van Duitse plannen

- 646-E-2.02-Archief inzake oorlogsschade Tweede Wereldoorlog. Oorlogsschade A'pen (Antwerpen) Dam – Statistieken

- 680-Register van ongevallen van 1 september 1936 tot 31 juli 1945

- 716-Archief Digitaal. Dienst ongevallen WOII

- 725-Archief inzake internationaal goederentransport

- 726-Dossiers concernant les sabotages entre 1941 et 1942 (Service des incidents)

- 727-Dossiers concernant les sabotages en 1943 (dossiers n°193-317)

- 728-Dossiers concernant les sabotages en 1943 (dossiers n°318-449)

- 729-Dossiers concernant les sabotages en 1943 (dossiers n°450-700)

- 731-E-2.02 Dommages de guerre. Concerne le 'Groupe de Bruxelles' (occupations et prestations pour les armées alliées ou allemandes) 1944-1947/

- 732- Acquisition (boîte nr. 11-2012)-Docmentation: Jaarverslagen NMBS (1938-1951), boeken van NMBS over boekhouding, matérieel en planning (1950-1969)

- 752-Télégramme allemand de juin 1940

- 755-Stationschef 'bijzondere situatie tijdens de oorlog'

- 756-'05/1940' Beleidsdocumenten NMBS Tweede Wereldoorlog (= ancien n°9)

- 757-Mutaties, tucht, loonstaten

- 760-Index des trains durant la période de guerre

Bestanden en dossiers zonder nummer:

- Reeks Avis/berichten

  - Avis service Défense Passive
  - Avis service Direction Générale
  - Avis service Exploitation
  - Avis Service Personnel
  - Avis Service Social

- Office d'Exploitation des Transports Coloniaux (OTRACO). Rapport 1940-1944, Bruxelles, 1946 (C700011)

- Situation mensuelle de comptes 1941-1944 (L.C. 12).

- Wagons tombereaux 1940-1945 (1 boîte) RAGH ENO 669-75 ; 680-1-3

- Annuaires de la SNCB 1940 et 1948

- PV des commissions de révisions 1940- 1945 (Référence interne: dossier 232.01.2/3.2.)

- Rapport sur le matériel cédé ou réquisitionné - de 1948: réf.232.01.2/1.3 (chemise 230098)

- PV du 29/9/1941 des voitures cédées à la Reichbahn: réf: 232.01.2/3.2/PV106

- Refus de céder des voitures écoles - 1944: réf: 232.01.2/9.3

- Voitures belges rentrant de l'étranger-1949: réf. 232.01.2/1.3

- Voitures cellulaires: fiches d'immatriculation 1903 – HV cellulaire n°9229 à 9230

- Voitures cellulaires: fiches d'immatriculation 1930 – HV cellulaire n°71.001 à 71.004

- Fiches d'immatriculation des voitures cédées à la Wehrmacht sur ordre 0.6.9 (n°17.024 à 17.041)

- Voitures à démolir avant-guerre fonctionnant tout au long de la guerre: Fiches d'immatriculation (n°17.028, 17.043, 17.019)

- Liste des voitures non recensées au 1.1.1948 (pas de référence interne)

- Revendications allemandes du 11 novembre 1940

- XXVe anniversaire de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges. Discours prononcé par M.Delory, Directeur Général, à la Séance Académique Solennelle du 22 octobre 1951 au Palais des Beaux-Arts à Bruxelles.

Archieven HR Rail

- 5.0.540-70: Incivisme, Répression

- 5.0.580-603: Incivisme, Répression Cantons de l'Est

- 5.0.584: Incivisme Cantons de l'Est, révisions

- 53-23: Godfrin Louis, faits de guerre, dossier disciplinaire

- 5.0.700-704: Reichsbahn Ligne Kalterleberg

- Dossier 'Témoins du passé. Train fantôme'

Dienst Archieven Oorlogsslachtoffers (Rijksarchief)

Dossiers de victimes de la guerre:

- HENNING René, Inspecteur en chef adjoint au directeur Service Exploitation SNCB (prisonnier politique PP 124044 kal 14269)
- NOLET DE BRAUWERE Paul, Directeur du Personnel SNCB (prisonnier politique PP 126572 kal 14574)
- STRUYE Paul, avocat – réseau Nolet de Brauwere (presse clandestine 600.190/45/48)
- VAN LEEUWEN Joseph - – réseau Nolet de Brauwere (presse clandestine 602.940/1732/1638)

- FRANCKSON Marcel – ingénieur SNCB déporté et décédé (Dossier documentation 43.486)
- MOREAU Joseph – employé SNCB arrêté et relaché (Dossier 87.543)
- THIJS Fritz médecin – arrêté et déporté pour avoir participé à l'attaque du XXe convoi (Dossier n°16.644)
- Rapport de la relation faite le 18/12/1952 par Monsieur Jospa à Madame Vandenberghe (AOS-AVG-R.497/Tr.111037).
- Rapport d'une enquête faite le 02/07/1968 par HDB auprès de Monsieur Jungst Hercke (14/06/1905), évadé du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.226498/2).
- Rapport des enquêtes faites en juin-juillet 1968 par HDB, concernant la résistance du Rail et l'attaque du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.226779).
- Rapport d'une enquête faite le 06/08/1968 par HDB, rapport d'interrogatoire de MARKUS Egon (05/03/1922) (AOS-AVG-R.497/Tr.227000).
- Rapport d'une enquête faite le 25/11/1968 par HDB, interrogatoires de deux évadés du XXe convoi, Gorski David et Rafalowicz Sana (AOS-AVG-R.497/Tr.229331).
- Rapport d'une enquête faite le 26/02/1969 par HDB à Grivegnée auprès de Surovetchi Meer, évadé du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.230518).
- Rapport d'une enquête faite le 20/01/1970 par HDB à Uccle, rapport d'interrogatoire de Silbersztejn Herz (17/01/1923), évadé du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.234314).
- Rapport d'une enquête faite le 19/09/1972 par HDB auprès de Monsieur Vandepoel au local du M.N.B. à Saint-Gilles. Actions en vue de provoquer l'évasion des Juifs appartenant au XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.246139).
- Rapport d'une enquête faite le 07/11/1972 par HDB auprès de Monsieur Franklemon Jean. Actions en vue de provoquer l'évasion des Juifs appartenant au XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.247056).
- Rapport d'une communication téléphonique le 07/01/1973 entre Monsieur Maistriau et Monsieur HDB concernant l'action en vue de provoquer l'évasion des Juifs du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.247747).
- Rapport d'une enquête faite le 14/06/1973 par HDB auprès de Messieurs Abraham Bloder et Jacob Cynsiger, deux partisans armés rescapés du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.249994).
- Rapport d'une enquête faite le 21/01/1976 par HDB auprès de Madame KUPFERMINE Chana (épouse KUTNOWSKI), concernant l'attaque du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.262553).
- Rapport d'une enquête faite le 17/03/1976 par HDB chez Albert Dumon concernant le XXe convoi des Israélites déportés de Malines (AOS-AVG-R.497/Tr.263412).
- Rapport d'une enquête faite le 26 mai 1976 par HDB à Anderlecht, chez WEBERMAN Syncha (06/05/1909) et son épouse RAND Zlata (16/11/1912), concernant l'attaque du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.264360).
- Rapport des enquêtes faites les 8, 14, 21 et 28/03/1973 et le 19/04/1973 par HDB à Bruxelles. Actions en vue de provoquer l'évasion des Juifs du XXe convoi, déclarations de Terfve Jean, Baligand Raoul, Bolle Maurice et Goudsmit-Berkowitch Hélène (AOS-AVG-R.497/Tr.249265).
- Rapport d'une enquête sur le Train fantôme (R.497/TR.17511/01)
- Rapport d'une enquête sur le Train fantôme du 2 septembre 1944 (R.497/TR.251678)
- Rapport de la relation faite le 18/12/1952 par Monsieur Jospa à Madame Vandenberghe (AOS-AVG-R.497/Tr.111037).

- Rapport d'une enquête faite le 02/07/1968 par HDB auprès de Monsieur Jungst Hercke (14/06/1905), évadé du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.226498/2).
- Rapport des enquêtes faites en juin-juillet 1968 par HDB, concernant la résistance du Rail et l'attaque du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.226779).
- Rapport d'une enquête faite le 06/08/1968 par HDB, rapport d'interrogatoire de MARKUS Egon (05/03/1922) (AOS-AVG-R.497/Tr.227000).
- Rapport d'une enquête faite le 25/11/1968 par HDB, interrogatoires de deux évadés du XXe convoi, Gorski David et Rafalowicz Sana (AOS-AVG-R.497/Tr.229331).
- Rapport d'une enquête faite le 26/02/1969 par HDB à Grivegnée auprès de Surovetchi Meer, évadé du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.230518).
- Rapport d'une enquête faite le 20/01/1970 par HDB à Uccle, rapport d'interrogatoire de Silbersztejn Herz (17/01/1923), évadé du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.234314).
- Rapport d'une enquête faite le 30/01/1973 par HDB à Bruxelles. Recherches des personnes ayant saboté l'action des résistants pour provoquer l'évasion des Juifs du XXe convoi le 20 avril 1943 (AOS-AVG-R.497/Tr.248246).
- Rapport d'une enquête faite le 30/05/1973 par HDB à Bruxelles. Actions en vue de provoquer l'évasion des Juifs du XXe convoi, déclaration de Krochmal Régine (AOS-AVG-R.497/Tr.249728).
- Rapport Sipo-SD 16-31.07.1944 (R.696 TR.240002).
- Rapport d'une enquête faite le 10/12/1975 par HDB à Auderghem chez Mme. Dwojra Binsztok concernant l'attaque du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.262151).
  cdfc
- Rapport d'une enquête faite le 04/06/1976 par HDB chez Mr. Goldsteinas Mendelis (05/10/1901) et son épouse Vistinezki Hinda (17/12/1904), tous deux évadés du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.264530).
- Rapport des enquêtes faites le 25 février 1977 à Tirlemont par HDB concernant l'attaque du XXe convoi + carte de Tirlemont (AOS-AVG-R.497/Tr.267449).
- Lettre du Service Social Juif au Service Recherches et Documentation datée du 02/07/1968 concernant la demande de Ch. Perelman d'obtenir les noms et adresses des personnes qui ont pu s'échapper du XXe convoi + lettres du Service Recherches et Documentation concernant l'envoi des listes (AOS-AVG-R.706/Tr.250830/1-2).
- Rapport d'une enquête faite le 30/10/1969 chez Madame Jadoul sur le Train fantôme (R.497/TR.233431)
- Rapport d'une enquête faite chez Monsieur Gutman Szama et Surovetchi, évadés du XXe convoi (R.497/TR.236643A)
- Rapport d'une enquête chez Madame Wajcblum Sara qui fut déportée par le XXe convoi et qui a organisé un réseau d'entraide à Auschwitz (R.497/TR.237508)
- Lettre d'un résistant condamné à être fusillé à sa mère (R.497/TR.189797/1 ; 189794/2a ; 189794/2b)
- Rapport d'une enquête à l'évêché de Liège en date du 30/12/1976 (R.497/TR.266852)
- Rapport d'une enquête sur les résistants français libérés par la résistance belge (le Train fantôme (R.497/TR.246633)
- Liste de 476 Belges arrêtés par la police allemande et libérés le 3/9/1944 à la gare de Petite Ile (Train fantôme) (R.497/TR.36466/03)
- Rapport d'une enquête faite le 06/08/1968 par HDB, rapport d'interrogatoire de MARKUS Egon (05/03/1922) et MOGIELNICK Lejbus (°22/6/1909) (AOS-AVG-R.497/Tr.227000).

- HENNING, René, La lutte des cheminots belges (photocopie slnd)- (R.497/ TR.226529)
- Dossier D'HOOGE Achiel, résistant (R.610/271431)
- Discours du Ministre Gutt du 22/1/1942 aux cheminots (R.610/271431)
- Appel du premier ministre belge, Pierlot aux cheminots du pays occupé, dans sa radio-diffusion du 12/11/1942 (R.610/271431)
- Messages de Radio Belgique du 17/12/1941 et un message radiodiffusé non daté (R.610/271431)
- Presse clandestines: « Echo de la liberté »: avril 1943 et 15 mai 1943 (n°2) (R.610/271431)
- Courrier des « Vrais fils de la Belgique », slnd (R.610/271431)
- Publication Ofipresse (Office israélite de presse et de documentation), n°15, 10 août 1945 (réf. R.123/TR.148442)
- AOS-AVG/d.017.298/ Dossier personnel établi au nom de Jean Verhaegen par le service documentation
- Dossier Wayaffe Robert: n°64004 (travailleur obligatoire en 1943, blessé en Allemagne)

Studiecentrum Oorlog en Hedendaagse Maatschappij (CegeSoma/Rijksarchief)

- Narcisse RULOT, *On n'aurait pas dû*, slnd (mémoire sur la période de guerre) – Collection journaux personnels et manuscrits. Acquisitions 1969-2018. » (02750 AB) *En cours d'inventorisation*

- Déclaration de témoins et d'accusés pendant le procès Kurt Asche devant le Landgericht Kiel, 1980, vol. VI, *Vernehmungen Hans Rodenbüsch*, Bonn, 14 Februar 1968, p. 1175-1176.

- Commission d'enquête sur les fonctionnaires de l'après-guerre

- Notes de A. Castiau (Secrétaire général des Transports, PTT et NIR) sur les réunions des Secrétaires généraux, 1/8/1940-31/3/1941.

- Archives de l'Amicale des Prisonniers Politiques rescapés du convoi du 3 septembre 1944

- AA807, Documents Nolet De Brauwere sur la SNCB

- Archives Hubert Detroz, sur la carrière à la SNCB et l'emploi en Allemagne de son fils Lambert 1940-1945.

- AA861, Albert Sollie, résistance et déportation ("Spooktreinen")

- AA1333/138, Farde de documentation sur la mission MESSALA

- AA1333/196/1 et 196/2: réseau Luc-Marc

- AA69, Verslag sabotages op het Spoorwegnetwerk

- AA70, 'Diverse documenten' over de NMBS

- AA101, Activiteitenverslag van de Ravitailleringsdienst van de NMBS

- AA977, Groep/Groupe G (37 persoonsdossiers verzet)

- AA1333, Inlichtings- en Actiediensten (Staatsveiligheid): 94 persoonsdossiers

- AA652, secretaris-generaal Emiel De Winter (Landbouw en Voedselvoorziening); dossier Rulot

- Archief van de Nationale Koningsgezinde Beweging, doos 23 'ROMEO-SANDRA' 1859 (verzetsdossier Narcisse Rulot)

- AA2309, Archief Laurent Deckers, dienstleider NMBS station Achel-Statie

- AA2127, Attestation René Henning, Prisonnier politique

- AA1135, Archives du réseau Luc-Marc- Fardes relatives aux envois d'informations sur le chemin de fer et les déportations de civils en 1943. Fardes n° 94-96, 129-136

Rijksarchief Namen

Fonds Hermann, 127/2 (Narcisse Rulot):

2–L'héritage du Directeur Général Narcisse RULOT

- 2.1–Reproduction des mémoires de guerre du Directeur de la SNCB Narcisse RULOT
- 2.2–L'activité sociale et l'activité patriotique du Service de Ravitaillement de la SNCB, pendant l'occupation ennemie
- 2.3–L'Affaire de Mr René LEDOUX à la SNCB (Namur, le 8 mai 1949 – 87 pages et 36 annexes).
- 2.4–Notice biographique du chef comptable René LEDOUX (1899-1969), devenu Inspecteur Principal, accompagnée de divers documents annexes
- 2.5–Dossier de la déportation des travailleurs belges en Allemagne. (26 décembre 1942) + la situation statistique des Entreprises de transport par Rail à la date du 19 décembre 1942+ copie de divers courriers (SGB, le Roi, le Cardinal, etc) + un tract.
- 2.6–Le dossier personnel des documents ayant appartenu à Narcisse Rulot

Stichting Auschwitz

Mondelinge getuigenissen

ARIEL Nina ; MAISTRIAU Robert ; MANDELBAUM David ; RAMET Natan ; ROSENBERG Lili ; TRIFFET Jules ; BELEN Pierre ; BERMAN Joseph ; BRUSSELAIRS Charles ; BRUSSON Paul ; CLAES Philip ; DECLEVE Bernard; ELBERG Chil; FLEM Boris; GENARD Mariette; GOLDBERG Sarah; GOLDSTEIN Maurice; GRONOWSKI Simon; HALTER Paul; HAULOT Arthur; HEIMANS Eugène; JURYSTA Dolf (ou Adolf); KICHKA Henri; KROCHMAL Régine; LACHMAN David; LIWSCHITZ Rebecca; MALBECQ Victor; MONCZYK Alain; PINHAS Marie; RAINDORF René;

ROSENBERG Lili; ROZENBERG Jacques; SOBOL Betsy; TRIFFET Jules; VAN DEN EYNDE Fernand; VAN HASSELT; VAN KERCKHOVEN Nina; VAN WEST Charles; WASSERSZTRUM GOLDMAN Sonia; WEINBLUM Léo; WIESENFELD Markus; WOLF Michal

Bundesarchiv Berlin

1/ R 4306 - Hauptdirektion Brüssel

- R 4306/2: Dienstnachweise 1944

- R 4306/3: Verzeichnis der Bahnhöfe in Bezirk der Eisenbahn-Betriebsdirektion Brüssel 1943

2/ R 124 Eisenbahnverwaltungen in den besetzten Gebieten

- R 124/35: Geschäftsplan der Verkehrsdirektion Brüssel 1941 - 1943

- R 124/52: Kraftfahrzeugangelegenheiten 1944

- R 124/58: Geschäftsverteilungsplan, Stand 1941 mit Nachträgen 1941 - 1944

- R 124/69: Wagenübergangspläne der Nationalgesellschaft der Belgischen Eisenbahnen 1941

- R 124/34: Stammplanzüge für den Güterverkehr.- Zuggestellung und Lokgestellung 1943

- R 124/131: Eisenbahnübersichtskarten des Bezirks der Eisenbahnbetriebsdirektion Brüssel mit Einzeichnung der Zerstörung vom 27. August bis 3. September 1944

- R 124/83: Frankreich: SF-Züge (Schnellzüge für Fronturlauber) und D-Zugverkehr.- Zugbildung, Belastung und Anweisungen für die Ankündigung der Abfahrt 1942

3/ R 5-ANH. I Reichsverkehrsministerium (Sammlung Sarter)

- R 5-ANH. I/50: BA Malmedy in der Zeit von Mai 1940 bis April 1944

- R 5-ANH. I/96: Besetzung der belgischen und französischen Eisenbahnstellen und Wiederaufnahme des Betriebes im Sommer 1940, 1940-1942, 1952-1954

- R 5-ANH. I/102: Allgemeines 1939-1940, 1944, 1954-1955

- R 5-ANH. I/103: Übersichtskarten und Dienstanweisungen 1934, 1940-1944, 1954-1955

- R 5-ANH. I/97: Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen Bd. 1 1940 - 1942

- R 5-ANH. I/101: Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen Bd. 5 1940-1944, WVD bzw. HVD Brüssel einschl. EBA Lille, Nancy und Luxemburg, Zusammenarbeit mit der SNCB, SNCF und der CFL 1939 bis 1945 1940 - 1954

- R 5-ANH. I/93: Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen Bd. 1 1940, 1942, 1954

- R 5-ANH. I/94: Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen Bd. 2 1940 – 1941

- R 5-ANH. I/95: Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen Bd. 3 1940 - 1942

4/ R 5-ANH. II REICHSVERKEHRSMINISTERIUM (SAMMLUNG KREIDLER)

- R 5-ANH. II/87: Betrieb bei den Wehrmachtverkehrsdirektionen Brüssel und Paris 1940 - 1942

- R 5-ANH. II/56: Verladung und Beförderung von Wehrmachts- und Verwundetentransporten 1937 - 1945

- R 5-ANH. II/11: Eisenbahndirektionen Lille und Brüssel 1940

<u>Bundesarchiv Freiburg</u>

1/ Organisation und Geschäftstverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel

Nr. 28. Einrichtung und Oganisation der WVD Brüssel 1939-1940

- Nr 29. Aufbau, Organisation und Stellenbesetzung der WVD Brüssel und der nachgeordneten Transportdienststellen.
- Nr 2. Geschäftsverteilungsplan der WVD Brüssel / Abt. Eisenbahn, mit Berichtigung
- Nr 44. Verkehrswesen – Organisation, Personalfragen. Besprechungsnotizen des Kdr. WVD Brüssel, Oberts Mittermaier 1940.
- Nr 45. Zussemmenarbeit mit deutschen und einheimischen Dienststellen im besetzeten Gebiet 1940.
- Nr 25.Überführung des Eisenbahnwesens im Westen in den Geschäftsbereich des Reichsverkehrsministers. Enthält: Übertragung der Aufgaben des Wagendienstes von den Eisenbahndirektionen Nancy und Lille auf die WVD Paris 1942.
- Nr 47. Erfassung, Verteilung sowie Abgabe von Lokomoitven und Güterwagen aus Frankreich und Belgien an das Deutsche Reich 1940.
- Nr 3. übersicht zum Nummernverzeichnis der 900 Abgabelokomotiven der WVD Brüssel 1941.
- Nr 48. Instandsetzung. Nutzung der belgischen Eisenbahnen für deutsche Zwecke 1940.
- Nr 4. Richtlinien für die Abwicklung des Verkehrs vond Sonderzüge 1942-1944
- Nr 64. Betriebslagemeldungen der WVD Brüssel/Abt. Eisenbahn, 3.5.-24.7.1941

- Nr 65. Idem/Dgl. 25.3.1942
- Nr 67. Wehrmachtreiseverkehr – Schaffung einer zentralen Dienststelle zur Überwachting und Betreuung des Wehrmachtreiseverkehrs. 1940-1941.

Selectieve publicatielijst

Administration des Transports (Chemins de fer), Bruxelles, 2020.

Adriaens Ward, *Partizaan Storms: kroniek van de partizanendetachementen van Boortmeerbeek, Hofstade, Muizen, Kampenhout en Putte en van Sectie K8 van de spionagelijn Bayard*, Mechelen, 2006.

Adriaens Ward, *Partizanenkorps 037,* Berchem, 2005.

Adriaens Ward, Steinberg Maxime & Schram Laurence, *Mecheln-Auschwitz 1942-1944. De vernietiging van de Joden en zigeuners van België,* 4 delen, Mechelen-Brussel, 2009.

Aerts Koen, *'Repressie zonder maat of einde ?': de juridische reïntegratie van collaborateurs in de Belgische Staat na de Tweede Wereldoorlog,* Gent, 2014.

Akties van het Belgisch Leger des Partizanen, Brussel, 1989.

Aron Paul & Gotovitch José (red.), *Dictionnaire de la Seconde Guerre mondiale en Belgique,* Brussel, 2008.

Association Interalliée des Résistants du Rail. A.I.R.R. 1947-1959. Belgique, France, Grèce, Luxembourg, Pays-Bas, Yougoslavie, sl., 1959

Bade Claudia Bade, Skowronski Lars & Viebig Michael, *NS-Militärjustiz im Zweiten Weltkrieg: Disziplinierungs- und Repressionsinstrument in europäischer Dimension*, Göttingen, 2015.

Balace Francis (ed.), *Jours de guerre*, Brussel, 1990-2001.

Barnouw David, Mulder Dirk, Veenendaal Guus, *De Nederlandse Spoorwegen in oorlogstijd 1939-1945: Rijden voor Vaderland en Vijand: Spoorwegstaking - Jodentransporten - Herinnering*, Zwolle, 2019.

Baudhuin Fernand, *L'économie belge sous l'occupation,* Bruxelles, 1946.

België in de Tweede Wereldoorlog, 9 delen, Antwerpen/Kapellen, 1973-1991.

België, een maatschappij in crisis en oorlog, 1940/Belgique, une société en crise, un pays en guerre, 1940, Brussel-Bruxelles, 1993.

Benz Wolfgang, 'Konzentrationslager', in Benz Wolfgang (red.), *Lexikon des Holocaust,* München, 2002, p. 126-128

Bernadac Christian, *Le train de la mort*, Paris, 1970.

Bervoets-Tragholz Marcel, *La liste de Saint-Cyprien. L'odyssée de plusieurs milliers de juifs expulsés le 10 mai 1940 par les autorités belges vers des camps d'internement du sud de la France, antichambre des camps d'extermination*, Bruxelles, 2006.

Brachfeld Sylvain S., *Ils ont survécu. Le sauvetage des Juifs en Belgique occupée*, Bruxelles, 2001.

Broch Ludivine & Demange Odile, *Les Cheminots, Vichy et la Shoah: des travailleurs ordinaires*, Paris, 2016.

Chagoll Lydia & Gotovitch José, *'Zigeuners': Sinti en Roma onder het hakenkruis*, Antwerpen, 2008;

Charles Jean-Léon en Dasnoy Philippe, *Les Secrétaires généraux face à l'occupant, 1940-1944. Procès-verbaux des réunions du comité des secrétaires généraux*, Bruxelles, 1974.

Commissie voor oorlogsmisdaden, De oorlogsmisdaden bedreven onder de bezetting van België 1940-1945. Het folteringskamp Breendonk, Luik, 1949.

Commission des Crimes de Guerre, Les crimes de guerre commis sous l'occupation de la Belgique 1940-1945. La persécution antisémitique en Belgique, Liège, 1947.

Coppieters Guy, 'Nationale maatschappij der belgische spoorwegen (NMBS). Société nationale des chemins de fer belges (SNCB)', in Jean-Marie Yante en P Tallier (éds.), *Guide des organismes d'intérêt public en Belgique. Tome II*, Bruxelles, AGR, 2008, 768-777.

Courtois Stéphane & Rayski Adam, *Qui savait quoi ? L'extermination des Juifs. 1941-1945*, Paris, 1987.

Culot Jean, 'Het gebruik van Belgische arbeidskrachten en het probleem van de werkweigeraars', in *Bijdragen tot de Geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog,* 1970; nr. 1, 33-68.

De Bruyne Eddy, *La Sipo-SD à Liège, 1940-1944. Composantes et lignes de forces*, Housse, 1998.

De Jonghe Albert, *Hitler en het politieke lot van België (1940-1944). De vestiging van een Zivilverwaltung in België en Noord-Frankrijk deel I*, Antwerpen-Utrecht, 1972.

De Vlaminck Michaël & De Vos Luc, 'De Belgische industriëlen tijdens de bezetting 1940-1944. Collaboreren om de bezetter te schaden, produceren met het oog op de naoorlogse periode', in *Belgisch Tijdschrift voor Militaire Geschiedenis,* nr. 2 1985, 113-136.

Debruyne Emmanuel, 'Invasion 40 – La Belgique face à ses «ennemis de l'intérieur». Entre peur et impuissance' in *La guerre de 1940 : Se battre, subir, se souvenir*, Villeneuve d'Ascq, 2014, 87-100.

Debruyne Emmanuel, *C'était Tégal: un réseau de renseignements en Belgique occupée, 1940-194*4, Brussel, 2003.

Debruyne Emmanuel, *La guerre secrète des espions belges: 1940-1944,* Bruxelles, 2008.

Delmelle Joseph, *Histoire des chemins de fer belges,* Bruxelles, 1977.

Delmelle Joseph, *Quand les rails luisaient de peur*, Evere, 1970.

Delory F., 'Le premier quart de siècle de la SNCB: 1926-1951', in *Revue de la SNCB*, nr. 3-4, 1951, 3-111.

Delplancq Thierry, '1940-1942, une cité occupée et ses Juifs. Quelques aspects heuristiques', in *Les Cahiers de la Mémoire contemporaine*, 3, 2001, 125-134.

Denuit-Somerhausen Christine, 'Le décret Nacht und Nebel de décembre 1941 et les prisonniers politiques belges: une première approche', in *Bijdragen van het NCWOII*, 16, 1994, p. 17-40.

Devolder Conny, *Het ministerie van Verkeer en van de Post, Telegrafie en Telefonie (1884-1990)*, Bruxelles, 1995.

Devos Wannes & Gony Kevin, *Oorlog, bezetting, bevrijding: België 1940-1945*, Tielt, 2019.

Dujardin Jean, 'De Belgische Nationale Beweging. Aktiviteiten inzake inlichtingen en aktie (1941-februari 1944)', in *Bijdragen tot de geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog*, 2, 1972, 115-185.

Dujardin Jean, 'Le service de renseignements 'Boucle'', in *Bijdragen van het NCWOII*, 15, 1992, 205-232.

Engwert Andreas en Kill Susanne, Sonderzüge *in den Tod. Die Deportationen mit der Deutschen Reichsbahn. Eine Dokumentation der Deutschen Bahn AG*, Köln, 2019, 40, 47.

Favez Jean-Claude, *Une mission impossible ? Le CICR, les déportations et les camps de concentration nazis,* Lausanne, 1988.

Federamn Sarah, *Last Train to Auschwitz The French National Railways and the Journey to Accountability,* Wisconsin, 2021.

Gedenkboek Inlichtings- en Actie Agenten, Brussel/Antwerpen/Apeldoorn, 2015.

Geerkens Éric, 'La rationalisation de l'industrie belge: les réalisations de la SNCB (1926-1940)', in *Revue belge de philologie et d'histoire*, vol. 76, 1998, 443-500.

Gerard-Libois Jules en Gotovitch José, *L'An 40. La Belgique occupée*, Brussel, 1971.

Gillingham John, *Geld maken in oorlogstijd. Economische collaboratie 1940-1945*, Leuven, 1979.

Gotovitch José en Balace Francis, 'Militärverwaltung', in Francis Balace (ed.), *Jours de guerre. Jours de chagrin I*, 1991, Brussel, 81-102.

Gottwaldt Alfred & Schulle Diana, *Die Judendeportationen aus dem deutschen Reich von 1941-1945*, Wiesbaden, 2005.

Grynberg Anne, *Les camps de la honte. Les internés juifs des camps français. 1939-1944*, Paris, 1991.

Guckes Jochen, 'Le rôle des chemins de fer dans la déportation des Juifs de France', in *Revue d'Histoire de la Shoah,* 1999, nr. 165, 29-110.

Gysel André, Schotte Brecht & Vandewalle Chris, *Trein van hoop: Een verzetsdaad van het volk (4 september 1944)*, Mechelen/Leuven/Diksmuide, 2012.

Hilberg Raul, *Sonderzüge nach Auschwitz*, Mainz, 1981.

Hilberg Raul & Pijpers Rob, *De vernietiging van de Europese Joden*, 3 delen, Laren, 2008.

Huyse Luc & Dhont Steven, *Onverwerkt verleden 1942-1952: Een update na dertig jaar,* Tielt, 2020.

Jacquemin Madeleine, *Inventaire des archives du Ministère des Communications. Administration des Transports (Chemins de fer) 1835-1966*, Bruxelles, 2020.

Klarsfeld Serge & Steinberg Maxime (ed.), *Die Endlösung der Judenfrage in Belgien. Dokumente*, New York/Parijs, 1980.

Klarsfeld Serge & Steinberg Maxime, *Mémorial de la déportation des Juifs de Belgique,* Bruxelles/New York, 1982.

Kundrus Birthe & Meyer Beate, *Die Deportation der Juden aus Deutschland. Pläne - Praxis - Reaktionen 1938-1945*, Göttingen, 2004.

L'affaire de M. René Ledoux à la SNCB, s.l., s.n., s.d.

L'action sociale et l'activité patriotique du service du ravitaillement de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges pendant l'occupation ennemie / De sociale actie en de vaderlandslievende bedrijvigheid van de dienst van ravitaillering van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen tijdens de vijandelijke bezetting, Brussel/Bruxelles, s.d

Lamalle Ulysse, *Histoire des chemins de fer belges,* Bruxelles, 1943.

Lamalle Ulysse, *Le chemin de fer, cet inconnu,* Bruxelles, 1945.

Lamming Clive & Roux de Bézieux Guillaume, *Le train en Belgique: la grande histoire des chemins de fer belges*, Brussel, 2016.

Laplasse Jan & Steen Karolien, 'Het verzet gewogen: een kwantitatieve analyse van politieke aanslagen en sabotages in België, 1940-1944', in B*ijdragen tot de Eigentijdse Geschiedenis*, 15, 2005, 227-262.

Lateur Ruben, *Het verzet tijdens de Tweede Wereldoorlog door de spoorweglieden in de regio Mechelen en de aansluitende zones Leuven, Tienen en Landen*, ongepubliceerde masterscriptie, UGent, 2023.

Laureys Véronique, 'L'attitude du gouvernement belge en exil à Londres envers les juifs et la question juive pendant la Seconde Guerre mondiale', in Van Doorslaer Rudi (ed.), *Les Juifs de Belgique. De l'immigration au génocide, 1925-1945*, Brussel, 1994, 137-152.

L'effort de guerre des cheminots belges, 1944-1945, Bruxelles, s.d.

Lemaire Charles, 'La destruction des ponts-rails métalliques pendant la guerre', in *L'Ossature Métallique,* vol 10, nr. 5-6, 1945, 87-97.

Lichtenstein Heiner, *Mit der Reichsbahn in den Tod: Massentransporte in den Holocaust 1941 bis 1945,* Köln, 1985.

Logghe Sybren, *De administratieve zuivering van incivisme binnen de NMBS na de Tweede Wereldoorlog,* onuitgegeven masterscriptie UGent, 2023.

Lokker Claude, *Des bâtons dans les roues. Les cheminots belges durant la deuxième guerre mondiale / Stokken in de wielen. De Belgische spoormannen tijdens de tweede wereldoorlog,* Antwerpen/Anvers-Brussel/Bruxelles, 1985.

Luyten Dirk en Magits Michel, 'Het juridisch begrip "noodtoestand" in het Belgisch strafrecht tijdens de repressie van de economische collaboratie na de Tweede Wereldoorlog', in *Rechtskundig Weekblad,* 1994, nr. 13, 417-425.

Luyten Dirk, 'De "opdracht" van de regering aan het Galopin-Komitee op 15 mei 1940', in *Bijdragen van het Navorsings- en studiecentrum voor de geschiedenis van de tweede wereldoorlog*, 16, 1994, 165-171.

Luyten Dirk, *Burgers boven elke verdenking? Vervolgingen van economische collaboratie in België na de Tweede Wereldoorlog,* Brussel, 1996.

Luyten Dirk, *Het corporatisme bij de katholieken en de christelijke en socialistische vakbonden in België (1930-40). Een verkenning,* Brussel, 1985.

Luyten Dirk, *Ideologie en praktijk van het corporatisme tijdens de Tweede Wereldoorlog in België,* Brussel 1997.

Maerten Fabrice, *Du murmure au grondement. La Résistance politique et idéologique dans la province de Hainaut pendant la Seconde Guerre mondiale (mai 1940-septembre 1944)*, 3 vol., Bergen, 1999.

Maerten Fabrice, Selleslagh Frans & Van den Wijngaert Mark (red.), *Entre la peste et le choléra. Vie et attitude des catholiques belges sous l'occupation*, Gerpinnes, 1999.

Matteazzi Florence, '«Qui s'y frotte, s'y pique». Aperçu de la résistance au sein de la SNCB durant la Deuxième guerre mondiale', in BTNG, (te verschijnen in 2024).

Meinen Insa, *De Shoah in België*, Antwerpen, 2011.

Meunier Sabine, *Les Juifs de Belgique dans les Camps du Sud-Ouest de la France,* ULB, onuitgegeven licentieverhandeling, 1999.

Meyers Willem & Selleslagh Frans, *De vijand te lijf: de Belgen in het verzet*, Antwerpen/Amsterdam, 1984.

Michiels Marc & Van den Wijnaert Mark, *Het XXste transport naar Auschwitz*, Antwerpen, 2012.

Moreau Patrick, *Systematiek en Willekeur: het verhaal van de politieke gevangenen uit het arrondissement Mechelen,* Antwerpen, 2003.

Mulder Dirk, *Buitengewone transporten: Deportaties van Joden, Roma en Sinti uit Nederland, 1940-1945,* Zwolle, 2022.

Nefors Patrick, *Breendonk, 1940-1945: de geschiedenis*, Antwerpen, 2004.

Nefors Patrick, *Industriële "collaboratie" in België. De Galopindoctrine, de Emissiebank en de Belgische industrie*, Leuven, 2000.

Nolet de Brauwere Paul, 'L'organisation', in *Trains*, nr. 3-4, 1951, 19-23

Pohl Dieter, 'Dimensionen eines Menschheitsverbrechens. Die Verfolgung und Ermordung der europäischen Juden 1939-1945', in Burkhard Asmuss, *Holocaust. Der Nationalsozialistische Völkermord und die Motive seiner Erinnerung,* Berlijn, 2002.

Rapport. Situation faite par le Reichsbahn au personnel de la S.N.C.B. resté ou repassé dans les territoires annexés au Reich pendant l'occupation de la Belgique. Attitude adoptée par ce même personnel à l'égard de l'occupant, s.l. , s.n., 194

Rochet Bénédicte, 'L'administration centrale belge: des fonctionnaires résistants et/ou patriotes ?' in *Les Services publics et la Résistance en Zone Interdite et en Belgique (1940-1944),* Lille, 13-26.

Rochet, Bénédicte, *L'administration belge pendant la Deuxième Guerre mondiale: refuge et berceau de modernisation?,* onuitgegeven onderzoeksrapport CegeSoma, Brussel, 2002.

Roden Dimitri, 'Van aanhouding tot strafuitvoering. De werking van het Duitse gerechtelijke apparaat in bezet België en Noord-Frankrijk, 1940-1944', in *Bijdragen tot de Eigentijdse Geschiedenis*, nr. 22 – 2010, 113-160.

Roden Dimitri, *Ondankbaar België: de Duitse repressie in de Tweede Wereldoorlog,* Amsterdam, 2018

Rozenblum Thierry, *Une cité si ardente ... Les Juifs de Liège sous l'Occupation (1940-1944)*, Bruxelles, 2010.

Saerens Lieven, 'Augustus 1942. De jodenvervolging in Borgerhout en de medewerking van de lokale politie', in Bijdragen tot de Eigentijdse Herinnering, 4, 2002, 99-146.

Saerens Lieven, 'De Antwerpse verzetspers en de jodenvervolging', in *Tegendruk. Geheime pers tijdens de Tweede Wereldoorlog*, s.l., 2004, 145-163.

Saerens Lieven, 'De Jodenvervolging in België in cijfers', in *Bijdragen tot de Eigentijdse Geschiedenis,* 17, 2006, 199-236.

Saerens Lieven, 'Dossier Brussel en de Joodse kwestie. Inleiding', in *Bijdragen tot de Eigentijdse Geschiedenis,* 12, 2003, 125-138.

Saerens Lieven, 'Gewone Vlamingen ? De jodenjagers van de Vlaamse SS in Antwerpen, 1942 deel 1 & deel 2', in *Bijdragen tot de Eigentijdse Geschiedenis*, 2005, 15 & 16, 289-313 & 11-56.

Saerens Lieven, *Vreemdelingen in een wereldstad. Een geschiedenis van Antwerpen en zijn joodse bevolking (1880-1944),* Tielt, 2000.

Scholliers Peter, 'De massale ontruiming van de SS-gevangenissen. De transporten van 8 en 23 mei 1944 naar Buchenwald', in *Bijdragen tot de Geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog*, VI, 1980, 1, 119-148.

Schram Laurence, 'De oproeping voor 'tewerkstelling' in het Oosten', in Rudi Van Doorslaer en Jean-Philippe Schreiber, *De curatoren van het getto. De vereniging van de joden in België tijdens de nazi-bezetting*, Tielt, 2004, 247-267.

Schreiber Marion & Gielkens Jan, *Stille rebellen: de overval op deportatietrein nr. 20 naar Auschwitz,* Amsterdam/Antwerpen, 2001.

Seberechts Frank, *'Hier gaat alles zijnen gewonen gang'. De verplichte tewerkstelling in Duitsland tijdens de Tweede Wereldoorlog,* Leuven, 2005.

Seberechts Frank, *De weggevoerden van mei 1940,* Antwerpen, 2014.

Seberechts Frank, *'Uit welke reden is het dat wij verjacht worden?' De vervolging van de zigeners in België in de eerste helft van de twintigste eeuw*, Brussel, rapport van het CegeSoma, 2008.

Selleslagh Frans, *L'emploi de la main d'œuvre belge sous l'occupation* 1940, Bruxelles, 1970.

Steinberg Maxime & Schram Laurence, *Transport XX Malines-Auschwitz,* Bruxelles, 2008.

Steinberg Maxime, 'Malines, antichambre de la mort', in *1940-1944: Les années ténèbres. Déportation et résistances des Juifs en Belgique. Exposition organisée à Bruxelles du 13 septembre 92 au 20 décembre 92*, Bruxelles, 1992, p. 7-14.

Steinberg Maxime, *Dossier Brussel-Auschwitz. De SS-politie en de uitroeiing van de joden*, Brussel, 1981.

Steinberg Maxime, *La Persécution des Juifs en Belgique (1940-1945)*, Bruxelles, 2004.

Steinberg Maxime, *Un pays occupé et ses juifs. Belgique entre France et Pays-Bas*, Brussel, 1999.

Strubbe Fernand, *Geheime oorlog 40/45: de inlichtings- en actiediensten in België,* Tielt, 1992.

Styven Dorien Styven en Vanden Daelen Veerle, 'The "Antwerp specificity". Differences in deportation numbers', in *BTNG*, 2024, nr. 1, paginering nog niet bekend.

Temmerman Patrick & Boeckx Bert, *Deportatie en verzet, een eerste globale statistische analyse op basis van de erkenningsdossiers Politieke Gevangenen*, Bruxelles, 1995.

Train: exposition de la Confédération Nationale des Prisonniers Politiques et Ayants-Droit et de l'Association Nationale des Résistants du Chemin de Fer = Trein: expositie van de Nationale Confederatie der Politieke Gevangenen en Rechthebbenden en van de Nationale Vereniging der Weerstanders van 't Spoor, Bruxelles, 1947.

Umbreit Hans, 'Les pouvoirs allemands en France et en Belgique', in *L'occupation en France et en Belgique 1940-1944,* Lille, 1987-1988, 2 vol., 5-40.

Van Brussel Louis, *Partizanen in Vlaanderen. Met aktieverslag van korps 034-Leuven,* Leuven, 1977.

Van Crombrugge Yaëlle, *Les espions Zéro dans l'ombre du pouvoir 1940-1944*, Brussel, 2013.

Van de Vijver Herman, Van Doorslaer Rudi & Verhoeyen Etienne, *Het Verzet (2) (België in de Tweede Wereldoorlog),* Antwerpen/Amsterdam/Kapellen, 1988.

Van Den Berghe Gie, *Getuigen, een case-study over ego-documenten: bibliografie van ego-documenten over de nationaal-socialistische kampen en gevangenissen, geschreven of getekend door 'Belgische' (ex-)gevangenen: Belgen, personen die in België gedomicilieerd waren of verbleven, en andere uit België gedeporteerde personen*, 2 delen, 1995.

Van den Wijngaert Mark (e.a.), *België tijdens de Tweede Wereldoorlog,* Antwerpen, 2004.

Van den Wijngaert Mark, 'De Secretarissen-Generaal tegenover de verplichte tewerkstelling (1940-1944)', in *Bijdragen tot de Geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog*, 1, 1970, 7-23.

Van den Wijngaert Mark, De Bens Els & Culot Jean, 'De verplichte tewerkstelling in België (1940-1944)', in *Bijdragen van het Navorsings- en Studiecentrum voor de Geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog*, 1, 1970, 7-68.

Van den Wijngaert Mark, *Het beleid van het comité van de sekretarissen-generaal in België tijdens de Duitse bezetting. 1940-1944*, Brussel, 1975.

Van den Wijngaert, *Nood breekt wet. Economische collaboratie of accommodatie. Het beleid van Alexandre Galopin, gouverneur van de Société Générale tijdens de Duitse bezetting (1940-1944)*, Tielt, 1990.

Van der Aar Kris, 'Vous avez peur de ce que diront les gens de Londres'. De administratieve zuivering van de Belgische spoorwegen in de praktijk, 1944-1948, in *BTNG*, (te verschijnen in 2024).

Van der Wee Herman en Verbreyt Monique, *Oorlog en monetaire politiek: de Nationale Bank van België, de Emissiebank te Brussel en de Belgische regering*, 1939-1945, Brussel, 2005.

Van der Wee Herman en Verbreyt Monique, *A small nation in the turmoil of the Second World War,* Leuven, 2009.

Van Doorslaer Rudi & Schreiber Jean-Philippe, *De curatoren van het getto. De vereniging van de joden in België tijdens de nazi-bezetting,* Tielt, 2004, 204-215.

Van Doorslaer Rudi (dir.), *Les Juifs de Belgique. De l'immigration au génocide (1925-1945),* Bruxelles, 1994.

Van Doorslaer Rudi, 'Gebruikt verleden. De politieke nalatenschap van de Tweede Wereldoorlog in België, 1945-2000', in Deneckere Gita & De Wever Bruno (red.), *Geschiedenis maken. Liber Amicorum Herman Balthazar*, Gent, 2003, 227-266.

Van Goethem Herman, 'La convention de La Haye, la collaboration administrative en Belgique et la persécution des Juifs à Anvers, 1940-1942', in *Cahiers d'Histoire du Temps Présent (30/60) - Bijdragen tot de Eigentijdse Geschiedenis (30/60),* 2006, nr. 17, 117-198.

Van Heesvelde Paul J.G.M.J., 'De Belgische spoorwegen en de economische oorlogsvoorbereiding', in Madelon de Keizer (e.a. eds.), *Thuisfront. Oorlog en economie in de twintigste eeuw*, 2003, Amsterdam, 63-74.

Van Heesvelde Paul J.G.M.J., 'Un petit pays dans une grande guerre: la logistique militaire et les chemins de fer belges 1914-1945', in Dominique Barjot (ed.), *Deux guerres totales 1914-1918, 1939-1945: la mobilisation de la nation*, Paris, 2012, 391-419.

Van Heesvelde Paul, '«Vous considérant, M. le directeur général, comme le père de la grande famille du rail». Les relations sociales à la SNCB pendant la Deuxième Guerre mondiale', in *Travailler dans les entreprises sous l'occupation,* Franche-Comté, 2007, 470-484.

Van Heesvelde Paul, 'Au service de deux maîtres. La reprise du travail à la SNCB en 1940', in Marie-Noëlle Polino (éd.), *Une entreprise publique dans la guerre. La SNCF, 1939-1945,* Paris, 2001, 105-121.

Van Heesvelde Paul,'Räder müssen rollen für den Sieg. L'exploitation ferroviaire durant la Seconde Guerre Mondiale' / 'Räder müssen rollen für den Sieg. Spoorwegexploitatie tijdens de Tweede Wereldoorlog', in: Bart van der Herten, Michelangelo Van Meerten, Greta Verbeurgt (eds.), *Le temps du train: 175 ans de chemins de fer en Belgique. 75e*

anniversaire de la SNCB / Sporen in België - 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS, Leuven, 2001, 182-199.

Vanbellingen Pierre, *Les attaques aériennes alliées et les sabotages ferroviaires contre le réseau belge pendant l'occupation 1940-1944*, Bruxelles, 1983

Vandenberghe Karl, *De trein fluit: getuigenissen over concentratiekampen,* Aatrijke, 1995.

Vandenberghen J., *La Société Nationale des Chemins de Fer belges 1939-1945*, Bruxelles, 1991.

Vandepontseele Sophie, 'Le travail obligatoire des Juifs en Belgique et dans le Nord de la France', in Jean-Philippe Schreiber en Rudi Van Doorslaer (eds.), *Les curateurs du ghetto: l'Association des Juifs en Belgique sous l'occupation nazie*, Bruxelles, 2004, 201-205.

Vanthemsche Guy, 'Het Interbellum. Een scharnierperiode voor de Belgische spoorwegen (1919-1939)', in Bart van der Herten, Michelangelo Van Meerten, Greta Verbeurgt (eds.), *Sporen in België - 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS,* Leuven, 2014, 151-177.

Verhaegen Jean, *Prisonnier des Allemands. 1942-1944,* Bruxelles, 1995

Verhoeyen Etienne (red.), *Le travail obligatoire en Allemagne (1942-1945)*, Bruxelles, 1993.

Verhoeyen Étienne, 'Le service de renseignements «Marc»', in *Bijdragen van het NCWOII,* 14, 1991, 6-60 en 15, 1992, 117-160.

Verhoeyen Etienne, *België bezet. 1940-1944. Een synthese*, Brussel, 1993.

Weisers Marie-Anne, *La justice belge, les bourreaux allemands et la Shoah*, Bruxelles, 2020.

Weyssow Daniel, Struyven Jo & Baumann Roland, *Paysages d'évasion du XXe convois,* Bruxelles, 2023.

Wieviorka Annette, *Déportation et Génocide. Entre la mémoire et l'oubli*, Paris, 1992.

Willems Bart, 'Duitse repressie en de Belgische gevangenissen tijdens de Tweede Wereldoorlog. Een terreinverkenning aan de hand van de Antwerpse casus', in *BTNG*, LI, 2021, 3, 94-124.

Willequet Jacques, *La Belgique sous la botte: résistances et collaborations 1940-1945,* Paris, 1986.

Wouters Nico, 'Het transport van de Joden', in Rudi van Doorslaer (e.a.), *Gewillig België. Overheid en Jodenvervolging tijdens WO II,* Meulenhof/Manteau, 2007, 587-604.

Wouters Nico, *De Führerstaat. Overheid en collaboratie in België (1940-1944),* Tielt, 2006.

Bijlage

Betalingsverkeer MER Brussel en MER Berlijn aan de NMBS (Belgische franken)

1941		Betalingen per maand	Subtotaal per trimester
MEI		29.362	77.081
JUNI		24.852	
JULI		22.867	
AUGUSTUS		34.016	1.121.609
		318.954	
SEPTEMBER		65.480	
OKTOBER		17.354	
		680.641	
		5.164	
NOVEMBER	Berlijn	70.356	2.591.496
	Berlijn	122.630	
		30.731	
DECEMBER		58.455	
		296.779	
		686.683	
	Berlijn	12.3170	
		1.202.692	
	Berlijn	611.747 (geannuleerde betaling)	

1942		Betalingen per maand	Subtotaal per trimester
JANUARI		35.687	11.064.558
		2.582	
		277.000	
		23.685	
	Berlijn	138.015	
		28.036	
FEBRUARI		676.483	
		7.500.000	
		611.957	
		4.174	
		875.593	
		93.841	
		25.559	
MAART	Berlijn	163.192	
		298.960	
		277.946	
		31.848	
APRIL		4.135	2.637.750
		76.555	
		35.169	
		181.293	
		646.869	
		92.582	

MEI		81.975	
		55.417	
		5.345	
		140.245	
		586.377	
	Berlijn	207.650	
JUNI		16.406	
		63.408	
		200.014	
	Berlijn	244.310	
JULI		673.321	2.695.632
	Berlijn	262.933	
		78.767	
		156.960	
AUGUSTUS		79.737	
		392.322	
		65.510	
	Berlijn	307.270	
		116.018	
SEPTEMBER		22.320	
		8.144	
		5.938	
		98.070	
	Berlijn	18.322	

	Berlijn	410.000	
OKTOBER		1.017.738	5.004.917
		97.146	
	Berlijn	363.855	
NOVEMBER	Berlijn	399.225	
		133.578	
		1.842.423	
		11.226	
		20.007	
		62.554	
DECEMBER		934.115	
		123.050	

1943		Betalingen per maand	Subtotaal per trimester
JANUARI		434.077	**4.282.703**
	Berlijn	402.195	
FEBRUARI		354.373	
		202.965	
		460.203	
		226.635	
		131.760	
MAART		44.655	
		1.506.174	
		102.157	

		22.320	
	Berlijn	395.189	
APRIL		2.136.623	
		121.417	
		20.832	
MEI		91.576	
	Berlijn	346.484	
		3.518	
	Berlijn	314.032	
		101.454	**5.500.183**
		56.880	
JUNI		196.416	
		222.379	
		181.536	
		1.188.898	
	Berlijn	305.849	
		212.289	
JULI		110.399	
		27.360	
		188.770	
		51.840	**5.464.933**
		782.323	
AUGUSTUS	Berlijn	320.016	
		2.760.241	

		130.539	
	Berlijn	316.854	
		89.280	
SEPTEMBER		5.198	
		92.256	
		42.480	
		85.540	
		84.780	
		91.646	
	Berlijn	285.411	
OKTOBER		66.240	**1.756.395**
		17.280	
		92.256	
	Berlijn	298.764	
		12.052	
		89.260	
		63.964	
NOVEMBER		51.840	
		92.256	
DECEMBER		68.094	
		446.048	
		58.785	
		4.648	
		24.610	

		55.982	
	Berlijn	200.060	
	Berlijn	114.256	

1944		Betalingen per maand	Subtotaal per trimester
JANUARI		532.760	**4.082.672**
		135.648	
		5.673	
		110.160	
		586.155	
	Berlijn	299.999	
		5.250	
		90.484	
		89.280	
		76.124	
		12.946	
FEBRUARI		60.535	
		92.256	
		470.053	
	Berlijn	290.000	
	Berlijn	309.999	
		47.924	
MAART		69.120	
		173.483	

		277.055	
		94.208	
	Berlijn	81.778	
		92.256	
		79.526	
		41.833	
		86.304	
	Berlijn	232.859	
APRIL	Berlijn	150.000	
		4.380	
		86.947	
		21.600	
MEI	Berlijn	26.085	
		92.256	**2.256.399**
	Berlijn	1.610	
		339.355	
		51.968	
		139.761	
JUNI	Berlijn	359.086	
	Berlijn	328.635	
		238.227	
		7.902	
		47.591	
JULI		9.103	**1.924.876**

		89.280	
	Berlijn	75.033	
		89.163	
		23.108	
		23.117	
		284.327	
		11.176	
		274.246	
AUGUSTUS		6.000	
		615.151	
		2.117	
		158.903	
		34.270	
		92.256	
		19.723	
SEPTEMBER		68.816	
		1.013	
	Berlijn	48.074	

Bijlage 2: Tabellen (Brief van Delory (directeur Financiën) dd. 12 oktober 1945 aan de Emissiebank, *1945 – Bru/Bxl AM SS ZG KA Firmes nr. 36837 (Chemins de fer belges),* Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief).

297

ROYAUME DE BELGIQUE.
AUDITORAT GENERAL.

Service central de
Documentation.

Transmis à Monsieur l'Auditeur Militaire.

Bruxelles, le 18 février 1946.

Pr. le Commissaire en chef à la Sûreté
de l'Etat.
(sé) JANS.

PARQUET MILITAIRE
DE BRUXELLES
27. 2. 1946
Ind. N° 1786/AEJ

21

P R O J U S T I T I A .

L'an mil neuf cent quarante six, le dix huit du mois de février,

Nous, J A N S Guillaume, Commissaire à la Sûreté de l'Etat, officier de police judiciaire, auxiliaire de Monsieur l'Auditeur Général, exposons que suite à la demande qui lui fut adressée, l'Admininstration provisoire de la Banque d'Emission a transmis à notre service des déclarations faites en exécution de l'arrêté-loi du 22 juin 1945, relatif à la déclaration des payements faits sous l'occupation par ou pour compte des autorités, organismes, entreprises et ressortissants soit allemands, soit établis dans un pays occupé par l'Allemagne.

Nous joignons au présent la déclaration de la firme Société nationale des chemins de fer Belges

à chée d'Ixelles, 55. Bruxelles

36837/45
C 68
SS 17-9-45

Dont acte,

Jans.

10

COPIE.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

B

Service des Finances
Bureau : 42-2
N° 1881

Bruxelles, le 12 octobre 1945
55, Chaussée d'Ixelles

/MH

BANQUE D'EMISSION
Service des Déclarations
15, rue de Berlaimont
BRUXELLES.

Messieurs,

Comme suite à l'arrêté-loi du 22 juin 1945 (Moniteur du 27 juillet) nous avons l'honneur de vous transmettre, sous ce pli, les relevés des sommes reçues par la S.N.C.B., des autorités, organismes, etc... allemands ou établis dans un pays occupé par l'Allemagne, au cours de la période allant du 10 mai 1940 au 1 novembre 1944.

Conformément aux entretiens que notre délégué, M. DIRICKX J., a eus avec M. MAHIEU, Directeur, ces relevés ont été dressés en triple expédition et par nature d'encaissements. Ils se répartissent comme suit :

Groupe	I.	Réparation du matériel roulant	185.222.849 Frs
"	II.	Cession de machines-outils, etc.....	4.695.693
"	III.	Prélèvements sur nos stocks	8.514.617
"	IV.	Décomptes de trafic Chemin de fer	409.270.301
"	V.	id. avec agences de voyages	57.313.963
"	VI.	id. Colis postaux	871.240
"	VII.	Cession de pommes de terre ..... (sur ordre de la Centrale)	639.568
		Total général :	666.528.231 Frs

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

(sé) F. DELORY
Directeur
du Service des Finances.

SERVICE DES FINANCES.

Bureau 42-2

N° 769

769

Zme dt.

Relevé des s[illegible]anismes,
entreprises [illegible]

S. N. C. B.

Total :
666.528.231,- fr.

reproduire
lettre du 12/10/42

I.- Objet : [illegible]

Année.	Mois.	Débiteur.		Observation.
1942	janvier	Hauptverkehrsdirekt[illegible] Deutsche Reichsbahn à Berlin.		
"	avril	id.		
"	août	id.		
"	octobre	id.	[illegible]	
"	novembre	id.	903.676,-	
"	décembre	id.	2.068.099,-	
"	"	id.	6.080.240,-	
"	"	id.	805.176,-	
"	"	id.	78.815,-	
"	"	id.	1.630.091,-	
1943	janvier	id.	3.529.927,-	
"	février	id.	1.263.706,-	
"	mars	id.	363.377,-	
"	"	id.	6.248.201,-	
"	"	id.	142.719,-	
"	avril	id.	2.108.187,-	
"	"	id.	830.737,-	
"	"	id.	906.000,-	
"	"	id.	107.887,-	
"	"	id.	3.401.986,-	
"	"	id.	4.570.788,50	
"	mai	id.	21.559,-	
"	"	id.	235.654,-	
"	"	id.	3.758.768,-	
"	juillet	id.	560.203,-	
"	août	id.	4.411.144,-	
"	août	id.	2.098.418,-	
"	septembre	id.	40.096,-	
"	"	id.	5.019.425,-	
		à reporter	98.515.766,50	

SERVICE DES FINANCES.

Bureau 42-2

769

Relevé des sommes reçues des autorités, organismes, entreprises et ressortissants allemands.

I.- Objet : Réparations du matériel roulant.

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1942	janvier	Hauptverkehrsdirektion Deutsche Reichsbahn à Berlin.	25.000.000,-	
"	avril	id.	12.500.000,-	
"	août	id.	6.250.000,-	
"	octobre	id.	3.580.887,-	
"	novembre	id.	903.676,-	
"	décembre	id.	2.068.099,-	
"	"	id.	6.080.240,-	
"	"	id.	805.176,-	
"	"	id.	78.815,-	
"	"	id.	1.630.091,-	
1943	janvier	id.	3.529.927,-	
"	février	id.	1.263.706,-	
"	mars	id.	363.377,-	
"	"	id.	6.248.201,-	
"	"	id.	142.719,-	
"	avril	id.	2.108.187,-	
"	"	id.	830.737,-	
"	"	id.	906.000,-	
"	"	id.	107.887,-	
"	"	id.	3.401.986,-	
"	"	id.	4.570.788,50	
"	mai	id.	21.559,-	
"	"	id.	235.654,-	
"	"	id.	3.758.768,-	
"	juillet	id.	560.203,-	
"	août	id.	4.411.144,-	
"	août	id.	2.098.418,-	
"	septembre	id.	40.096,-	
"	"	id.	5.019.425,-	
		à reporter	98.515.766,50	

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1943	octobre	Hauptverkehrsdirektion Deutsche Reichsbahn à Berlin.	98.515.766,50	report
"	"	id.	3.692.344,80	
"	"	id.	5.169.281,50	
"	"	id.	4.527.370,50	
"	novembre	id.	3.672.117,-	
"	"	id.	7.093.218,-	
"	"	id.	1.257.893,-	
"	décembre	id.	12.500.000,-	
"	"	id.	5.999.429,80	
"	"	id.	3.569.285,60	
"	"	id.	3.897.153,20	
1944	janvier	id.	1.212.703,60	
"	février	id.	2.718.501,60	
"	"	id.	1.316.279,60	
"	mars	id.	380.174,60	
"	"	id.	5.799.588,60	
"	"	id.	3.611.145,60	
"	"	id.	2.193.047,60	
"	"	id.	745.912,60	
"	"	id.	2.090.418,40	
"	"	id.	3.427.177,60	
"	juin	id.	1.891.280,20	
"	"	id.	2.519.519,60	
"	"	id.	297.270,60	
"	juillet	id.	1.176.605,20	
"	septembre	id.	5.949.363,80	
		TOTAL I.	185.222.849,10	

SERVICE DES FINANCES.

Bureau 42-2

RELEVE DES SOMMES REÇUES DES AUTORITES ALLEMANDS.

II.- OBJET : Cession de machines-outils, trains - travaux, etc.

Année	Mois	Débiteur	Montant	Observation.
1942	juin	Hauptverkehrsdirektion	578.524,-	
"	"	Deutsche Reichsbahn à Berlin.	2.897.886,-	
"	"	id.	173.644,-	
"	août	id.	13.230,-	
"	septembre	id.	2.480,-	
"	décembre	id.	29.929,-	
		TOTAL II:	4.695.693,-	

SERVICE DES FINANCES.

Bureau 42-2

Relevé des sommes reçues des autorités et organismes allemands.

III.- OBJET : Prélèvements sur nos stocks et matériaux de Voie.

Année	Mois.	Débiteur.	Montant	Observation.
1940	novembre	Rheinisch Wesphal ElectricitÄt à Coln.	27.000,-	
1941	décembre	Eisenbahn Uebermaele Amt à Charleroi.	6.764,-	
"	"	id.	2.194,-	
1942	juin	Verkehrsamt D.Eisenbahn à Athus.	37.819,-	
"	juillet	Eisenbahn Verkehrsamt, à Charleroi.	25.741,-	
"	"	Hauptverkehrsdirektion D Brussel.	157.600,-	
"	"	" " "	865.050,-	
"	août	Eisenbahn Verkehrsambt, Gand.	20.200,-	
"	novembre	Mitropa à Berlin.	1.680,-	
1943	janvier	Deutsche Wahrmacht- Gand.	5.998,-	
"	"	" " "	93.761,-	
"	"	" " "	254.622,-	
"	"	Heeresunterkunft, Anvers.	1.573,-	
"	février	Eisenbahn Verkehrsamt, Charleroi.	10.345,-	
"	"	Deutsche Wehrmacht, Gand.	56.413,-	
"	mars	Eisenbahn Pionieren, Brussel.	56.000,-	
"	"	Deutsche Wahrmacht, Gand.	26.275,-	
"	"	Eisenbahn Ueberwacht Ambt Anvers.	14.760,-	
"	avril	" Betriebdirektion, Hasselt.	18.086,-	
"	"	Deutsche Wehrmacht, Gand.	36.242,-	
"	"	" " "	128.751,-	
"	mai	Hauptverkehrsdirektion, Brussel.	1.851.021,-	
"	"	" " "	14.391,-	
"	juin	Dienststelle Feldpost, Brussel.	1.857,-	
"	juillet	Deutsche Wehrmacht, Gand.	3.035,-	
"	"	" " "	4.950,-	
"	"	" " S.S. Hasselt.	19.000,-	
"	"	Hauptverkehrsdirektion, Brussel.	91.416,-	
		à reporter	3.832.544.-	

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1943.	août	Eisenbahn Verkehrsamt, Gand.	6.392,-	
"	"	Deutsche Wehrmacht Gand.	57.738,-	
"	"	" " Gand.	12.652,-	
"	"	" " Gand.	41.253,-	
"	"	Haupverkehrsdirektion, Brussel.	10.683,-	
"	"	" " "	73.718,-	
"	septembre	" " "	9.077,-	
"	"	Deutsche Wehrmacht S.S. Hasselt.	12.000,-	
"	"	Eisenbahn Überwacht. Ambt Anvers.	3.049,-	
"	"	Mitropa - Berlin	10.692,-	
"	octobre	Deutsche Wehrmacht Gand.	16.845,-	
"	"	Hauptverkehrsdirektion, Brussel.	380.214,-	
"	novembre	Bauleitung Luftwaffe, Mons.	22.419,-	
"	"	Eisenbahn Pionieren, Brussel.	57.800,-	
"	"	Deutsche Wehrmacht, Gand.	1.026,-	
"	"	Hauptverkehrsdirektion, Brussel.	30.668,-	
"	"	" " "	2.326.397,-	
"	"	" " "	34.844,-	
"	"	" " "	9.900,-	
"	décembre	Deutsche Wehrmacht Gand.	18.711,-	
"	"	" " "	7.289,-	
1944	janvier	" " (Aviation) Florennes.	25.098,-	
"	février	Eisenbahn Verkehrsamt Hasselt.	7.883,-	
"	"	" " " Gand.	216.363,-	
"	mars	Deutsche Wehrmacht "	3.050,-	
"	"	Eisenbahn Verkehrsamt, Brussel.	5.300,-	
"	"	Wehrmacht (Aviation) Florennes.	36.382,-	
"	"	Hauptverkehrsdirektion Brussel.	701.892,-	
"	avril	" " "	334.006,-	
"	"	Wehrmacht (Aviation) Florennes.	23.719,-	
"	"	Eisenbahn Verkehrsamb, Gand.	4.795,-	
"	mai	Hauptverkehrsdirektion, Brussel.	41.530,-	
"	juin	" " "	2.057,-	
"	"	" " "	12.121,-	
"	"	Wehrmacht (Aviation) Florennes.	17.433,-	
"	"	" Gand.	1.773,-	
"	"	" "	1.342,-	
		report folio 1	3.832.544.-	
		à reporter	8.410.655.-	

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1944	juillet.	Hauptverkehrsdirektion, Brussel.	8.800,-	
"	"	Wehrmacht (Aviation) Florennes	19.086,-	
"	"	" " "	22.067,-	
"	"	Stabsarzt Sehu, Anvers.	4.752,-	
"	août	Wehrmacht, Brussel	18.417,-	
"	"	Hauptverkehrsdirektion Brussel	8.800,-	
"	"	" " "	19.577,-	
"	"	" " "	2.463,-	
		report	8.410.655.-	
		TOTAL III :	~~8.516.275,-~~ 8.514.617.-	

SERVICE DES FINANCES.

Bureau 12-2

Relevé des sommes reçues des autorités et organismes sous contrôle allemand.

IV.- OBJET : Décomptes de trafic Chemin de fer.

Année.	Mois.	Débiteurs.	Montant.	Observation.
1940	mai	Chem.fer Prince Henri, Luxembourg.	4.194.000,-	
"	novembre	" " "	1.223.763,-	
"	"	" " "	4.982.775,-	
"	"	Chem.fer Norvégiens, Oslo.	3.006,-	
"	décembre	" Bohême-Moravie, Prague	5.361,-	
"	"	" Jougoslaves, Belgrade	1.311,-	
"	"	" Norvégiens, Oslo	9.424,-	
"	"	" (voie étroite) Luxembourg	1.279,-	
"	"	" Roumains, Bucarest	2.191,-	
"	"	" d'Anzin, à Anzin.	215.162,-	
"	"	" S.N.C.français, Paris.	7.981.563,-	
"	"	" Danois, Copenhague.	1.905,-	
"	"	" " "	146.619,-	
1941	février	Verein à Berlin.	166.424,-	Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen.
"	avril	Chem.fer Norvégiens, Oslo	16.264,-	
"	"	Verein. à Berlin.	2.583.555,-	
"	mai	" "	2.140.479,-	
"	"	" "	2.269.962,-	
"	"	Chem.fer Italiens, Rome.	7.163,-	
"	"	" " "	33.165,-	
"	juillet	" " "	51.916,-	
"	"	" Danois, Copenhague	1.651,-	
"	"	" Norvégiens, Oslo	11.497,-	
"	août	Verein, à Berlin.	873.113,-	
"	"	Chem.fer d'Anzin, à Anzin.	822.256,-	
"	"	Verein à Berlin	554.778,-	
"	"	Chem.fer Italiens, Rome.	35.349,-	
"	Septembre	" Danois, Copenhague	1.660,-	
"	novembre	" d'Anzin, à Anzin	179.846,-	
"	"	Verein, à Berlin	3.767.394,-	
"	"	Chem.fer Danois, Copenhague	72.079,-	
"	"	" Français Paris	45.312.500,-	
		à reporter	77.669.410.-	

Année.	Mois.	Débiteurs.	Montant.	Observation.
1941	décembre	Chem.fer Prince Henri Luxembourg	4.548.163,-	
"	"	Verein à Berlin.	3.105.367,-	
"	"	" " "	13.844.768,-	
"	"	Chem.fer Danois, Copenhague	18.034,-	
"	"	" Italiens, Rome	115.122,-	
1942	février	Verein à Berlin.	8.799.581,-	
"	"	Chem.fer Etat Neerlandais, Utrecht	16.637,-	
"	"	" Italiens, Rome.	15.640,-	
"	mars	Verein à Berlin.	10.844.547,-	
"	"	Chem.fer Bohême-Moravie, Prague	20.498,-	
"	avril	" Norvégiens, Oslo	34.606,-	
"	"	" Danois, Copenhague	9.881,-	
"	"	" " "	3.793,-	
"	"	Verein à Berlin	2.509.247,-	
"	"	Chem.fer Norvégiens, Oslo	22.636,-	
"	mai	Verein à Berlin	4.529.186,-	
"	"	Chem.fer Italiens, Rome	24.604,-	
"	"	" Danois, Copenhague	2.827,-	
"	"	Verein à Berlin	6.270.270,-	
"	juin	Chem.fer Italiens, Rome.	37.368,-	
"	"	" Danois, Copenhague	2.410,-	
"	"	Verein à Berlin	20.933.432,-	
"	"	Chem.fer Anzin à Anzin	55.321,-	
"	"	Verein à Berlin	4.898.164,-	
"	"	Chem.fer Norvégiens, Oslo	12.797,-	
"	"	" Danois, Copenhague	6.493,-	
"	juillet	" d'Anzin à Anzin	1.090,-	
"	"	" Italiens, à Rome.	21.740,-	
"	"	" Danois, à Copenhague	9.909,-	
"	"	Verein, à Berlin	21.769.667,-	
"	"	Chem.fer Italiens, Rome	35.192,-	
"	août	" Danois, Copenhague	6.849,-	
"	"	" d'Anzin, à Anzin	11.620,-	
"	"	" " "	10.839,-	
"	"	" Roumains, Bucarest	1.215,-	
"	"	" " "	131.580,-	
"	"	Verein à Berlin	8.800.671,-	
"	septembre	Chem.fer Norvégiens, Oslo	20.567,-	
"	"	" Italiens, Rome	61.739,-	
		à reporter	111.564.270.-	

Année	Mois	Débiteur	Montant.	Observation.
1942	septembre	Chem.fer Danois, Copenhague	13.058,-	
"	"	Verein à Berlin	1.901.218,-	
"	"	Chem.fer d'Anzin, à Anzin	9.146,-	
"	octobre	" Italiens, Rome	68.219,-	
"	"	" " "	47.282,-	
"	"	" Danois, Copenhague	11.758,-	
"	"	Verein à Berlin	3.231.033,-	
"	"	" " "	2.739.927,-	
"	"	" " "	5.983.676,-	
"	novembre	" " "	5.370.752,-	
"	"	" " "	5.455.447,-	
"	"	Chem.fer Anzin, à Anzin	39.693,-	
"	"	" " "	25.767,-	
"	"	" Italiens, Rome.	58.441,-	
"	décembre	Bur.Cal.de Compensation, Bruxelles.	26.217,-	
"	"	Verein à Berlin	3.332.285,-	
"	"	" " "	4.667.953,-	
"	"	" " "	1.789.609,-	
"	"	" " "	1.012.349,-	
"	"	Chem.fer d'Anzin, à Anzin	26.565,-	
"	"	" " "	15.673,-	
"	"	" Danois, Copenhague	16.801,-	
1943	janvier	" Italiens, Rome	29.147,-	
"	février	" d'Anzin, Anzin	19.730,-	
"	"	" Nord de Milan, Milan	4.770,-	
"	"	" Italiens, Rome	80.521,-	
"	"	" " "	64.016,-	
"	"	Verein à Berlin	713.257,-	
"	"	Chem.fer Danois, Copenhague	34.536,-	
"	mars	" " "	43.775,-	
"	"	" Norvégiens, Oslo	15.273,-	
"	"	Verein à Berlin	815.170,-	
"	"	" "	13.556.087,-	
"	"	Chem.fer d'Anzin à Anzin	20.820,-	
"	"	" Italiens Rome	69.573,-	
"	avril	" Norvégiens, Oslo	7.502,-	
"	"	" d'Anzin, à Anzin	34.932,-	
"	"	Verein à Berlin	8.393.787,-	
		à reporter	59.795.664,-	

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1943	avril	Chem.fer Danois, Copenhague	42.031,-	
"	mai	" Italiens, Rome	142.710,-	
"	"	" Bhême-Moravie, Prague	1.449,-	
"	"	" d'Anzin à Anzin	20.431,-	
"	"	Verein à Berlin	1.837.128,-	
"	juin	" "	2.015.574,-	
"	"	" "	4.112.067,-	
"	"	Chem.fer Italiens, Rome	142.040,-	
"	"	" Danois, Copenhague	67.673,-	
"	"	" Bohême-Moravie, Prague	3.638,-	
"	"	" d'Anzin à Anzin	21.100,-	
"	"	" Danois, Copenhague	57.387,-	
"	juillet	Soc.Nat.Chem.fer Français, Paris	26.186.562,-	
"	"	Verein à Berlin	1.694.302,-	
"	"	Chem.fer Italiens, Rome	145.351,-	
"	"	" d'Anzin à Anzin	25.007,-	
"	août	" " "	50.674,-	
"	"	" Italiens, Rome	140.398,-	
"	"	" Danois, Copenhague	93.162,-	
"	"	Verein à Berlin	261.410,-	
"	"	" "	1.817.721,-	
"	"	" "	3.031.711,-	
"	septembre	" "	2.057.164,-	
"	"	" "	7.527.430,-	
"	"	Chem.fer d'Anzin à Anzin	37.404,-	
"	"	" " "	35.815	
"	"	" Slovaques, Bratislava	3.511,-	
"	"	" Italiens, Rome	115.981,-	
"	octobre	Verein, Berlin	199.950,-	
"	"	" "	7.543.962,-	
"	novembre	" "	885.282,-	
"	"	" "	9.186.939,-	
"	"	Chem fer d'Anzin à Anzin	56.590,-	
"	"	" "	39.286,-	
"	"	" Danois, Copenhague	18.294,-	
"	"	" Roumains, Bucarest	82.715,-	
		à reporter	69.747.877,-	

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	OBSERVATION.
1943	décembre	Chem.de fer Norvégiens, Oslo	2.280,-	
"	"	" Danois, Copenhague	31.316,-	
"	"	" " "	27.846,-	
"	"	" d'Anzin, à Anzin	27.583,-	
"	"	Verein, Berlin	1.700.190,-	
"	"	" "	7.637.725,-	
1944	janvier	" "	13.267.209,-	
"	"	Chem.fer Danois, Copenhague	16.356,-	
"	février	" d'Anzin, à Anzin	46.324,-	
"	"	" Danois, Copenhague	55.599,-	
"	"	Verein, à Berlin	13.728.077,-	
"	mars	Chem.fer d'Anzin à Anzin	73.455,-	
"	"	" " à "	50.740,-	
"	avril	Verein, à Berlin	11.083.639,-	
"	"	" à "	16.126.466,-	
"	mai	Chem.fer Italiens, Rome	212.622,-	
"	"	" du Nord de Milan, Milan	1.101,-	
"	"	" d'Anzin à Anzin	61.912,-	
"	"	Verein, à Berlin	9.622.162,-	
"	juin	Chem.fer d'Anzin, à Anzin	58.642,-	
"	"	" Danois, Copenhague	112.397,-	
"	juillet	" Norvégiens, Oslo	16.390,-	
"	"	" " "	11.885,-	
"	"	Verein à Berlin	10.889.727,-	
"	"	" à "	64.756,-	
"	"	" à "	1.548.823,-	
"	août	Chem.fer Danois, Copenhague	139.444,-	
"	"	" " "	47.956,-	
"	septembre	Verein à Berlin	3.530.447,-	: Total folio 5 → 90.493.079.-
		TOTAUX IV.:	409.270.301,-	

Récapitulation

folio	1	77.669.410.-
—	2	111.564.270.-
—	3	59.795.665.-
—	4	69.747.877.-
—	5	90.493.079.-
		409.270.301.-

SERVICE [redacted] FINANCES.

Bureau 42-2.

Relevé des sommes reçues d'organismes allemands ou sous contrôle allemand.

V.- Décomptes mensuels avec les Agences de Voyage.

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1940	octobre	C. I. T. Rome. (1)	6.430,-	(1) Compagnie Italienne de Tourisme
"	"	Nordiek Reseburo Paris.	1.039,-	
"	novembre	C. I. T. Rome	12.422,-	
1941	mars	Lissone-Lindeman. La Haye.	122.374,-	
"	avril	Bernett-Reiseburo Oslo	6.250,-	
"	"	Lindeman, La Haye.	45.900,-	
"	"	" "	32.172,-	
"	"	Hoyman's Am'dam	1.985,-	
"	mai	M. E. R. Bruxelles. (2)	29.362,-	(2) Mitteleuropäisches Reise-bureau
"	"	Hoyman's Am'dam	1.895,-	
"	"	Lindeman, La Haye	141.483,-	
"	"	Nederl. Reis. Vereniging. La Haye.	1.263,-	
"	juin	M. E. R. Bruxelles.	24.852,-	
"	"	Lindeman, La Haye.	357.541,-	
"	"	Mundus, Hilversum.	3.003,-	
"	"	Hoyman's, Am'dam	3.792,-	
"	juillet	C. I. T. Brussel	20.958,-	
"	"	Nederl. Reis Vereniging. Den Haag.	2.267,-	
"	"	Mundus, Hilversum	2.422,-	
"	"	M. E. R. Brussel.	22.867,-	
"	"	Lindeman, La Haye	165.684,-	
"	"	Hoyman's Am'dam	3.060,-	
"	août	M. E. R. Brussel	34.016,-	
"	"	Chem. fer Suedois, Stockholm.	1.571,-	
"	"	Mitropa, Am'dam.	12.733,-	
"	"	C. I. T. Brussel	23.041,-	
"	"	Hoyman's Am'dam	4.086,-	
"	"	Muller, La Haye	17.828,-	
"	"	Lindeman' La Haye.	133.073,-	
"	"	M. E. R., Brussel	318.954,-	
"	septembre	Ibusz, Budapest	3.000,-	
		à reporter	1.557.323.-	

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1941	septembre	Hoyman's Am'dam.	3.207,-	
"	"	Lindeman, La Haye	248.842,-	
"	"	M. E. R. Brussel	65.480,-	
"	octobre	Nordisk Reiseburo Paris	1.024,-	
"	"	Nederl.Reisvereeninging Den Haag	1.050,-	
"	"	M. E. R.. Brussel.	17.354,-	
"	"	" "	680.641,-	
"	"	Lindeman, La Haye	227.952,-	
"	"	Hoyman's Am'dam	1.747,-	
"	"	M. E. R. Brussel	5.164,-	
"	novembre	Lindeman, La Haye	314.896,-	
"	"	M. E. R. Berlin.	70.356,-	
"	"	" "	122.630,-	
"	"	" Brussel.	30.731,-	
"	"	Nederl.Reisvereeniging Den Haag	1.713,-	
"	"	Mitropa, Am'dam	24.386,-	
"	"	Hoyman's "	2.541,-	
"	décembre	M. E. R. Brussel	58.455,-	
"	"	Lindeman - La Haye	139.026,-	
"	"	M. E. R. - Brussel	296.779,-	
"	"	" "	686.683,-	
"	"	" Berlin	123.170,-	
"	"	~~" "~~	~~611.747,-~~	annulé
"	"	" Brussel.	1.202.692,-	
1942	janvier	" "	35.687,-	
"	"	Nordisk Reiseburo, Paris	1.798,-	
"	"	Hoyman's Am'dam	1.198,-	
"	"	M. E. R. Brussel	2.582,-	
"	"	" "	277.000,-	
"	"	" "	23.685,-	
"	"	" Berlin	138.015,-	
"	"	" Brussel.	28.036,-	
		à reporter	4.634.123.-	

Année.	Mois.	Débiteur.		Montant.	Observation.
1942	janvier	Lissone.	La Haye	76.460,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	1.554,-	
"	"	Hoyman's	"	1.294,-	
"	février	M. E. R.	Brussel	676.483,-	
"	"	"	"	7.500.000,-	
"	"	"	"	611.957,-	
"	"	"	"	4.174,-	
"	"	"	"	875.593,-	
"	"	"	"	93.841,-	
"	"	"	"	25.559,-	
"	"	Lindeman	La Haye	81.212,-	
"	mars	Hoyman's	Am'dam	4.283,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	163.192,-	
"	"	"	Brussel	298.960,-	
"	"	"	"	277.946,-	
"	"	"	"	31.848,-	
"	"	Lindeman	La Haye	78.828,-	
"	avril	M. E. R.	Brussel	4.135,-	
"	"	Lindeman	La Haye	56.022,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	76.555,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	14.982,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	35.169,-	
"	"	"	"	181.293,-	
"	"	Muller,	La Haye	1.375,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	646.869,-	
"	"	"	"	92.582,-	
"	mai	"	"	81.975,-	
"	"	"	"	55.417,-	
"	"	"	"	5.345,-	
"	"	Lissone	La Haye	51.234,-	
"	"	Muller	"	4.073,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	140.245,-	
"	"	"	"	586.377,-	
"	"	"	Berlin	207.650,-	
"	juin	"	Brussel	16.406,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	1.088,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	63.408,-	
			à reporter	13.125.384,-	

Année.	Mois.	Débiteur.		Montant.	Observation.
1942	juin	M. E. R.	Brussel.	200.014,-	
"	"	Muller	La Haye.	2.767,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	1.597,-	
"	"	Muller	La Haye	5.136,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	244.310,-	
"	"	Lissone	La Haye	89.111,-	
"	juillet	M. E. R.	Brussel	673.321,-	
"	"	Muller	La Haye	2.811,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	10.469,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	262.933,-	
"	"	"	Brussel	78.767,-	
"	"	"	"	156.960,-	
"	"	Lissone	La Haye	150.608,-	
"	"	Brabant,	Eindhoven	1.372,-	
"	août	M. E. R.	Brussel	79.737,-	
"	"	"	Brussel	392.322,-	
"	"	"	"	65.510,-	
"	"	Lissone	La Haye	208.510,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	29.899,-	
"	"	Muller	La Haye	4.586,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	8.876,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	307.271,-	
"	"	"	Brussel	116.018,-	
"	septembre	"	"	22.320,-	
"	"	C. I. T.	"	8.086,-	
"	"	M.E. R.	"	8.144,-	
"	"	"	"	5.938,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	2.297,-	
"	"	M.E. R.	Brussel	98.070,-	
"	"	"	Berlin	18.322,-	
"	"	"	"	410.000,-	
"	octobre	Muller,	La Haye	9.766,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	1.017.738,-	
"	"	Lissone	La Haye	188.426,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	1.567,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	97.146,-	
			à reporter	4.980.725,-	

Année.	Mois.	Débiteur.		Montant.	Observation.
1942	octobre	Muller	La Haye	7.091,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	9.105,-	
"	"	Lissone	La Haye	133.615,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	363.855,-	
"	novembre	C. I. T.	Brussel	8.824,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	1.013,-	
"	"	Mitropa	"	9.059,-	
"	"	Muller	La Haye	7.267,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	399.225,-	
"	"	"	Brussel	133.578,-	
"	"	"	"	1.842.423,-	
"	"	"	"	11.226,-	
"	"	"	"	20.007,-	
"	"	"	"	62.554,-	
"	décembre	Lissone	La Haye	89.836,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	934.115,-	
"	"	C. I. T.	"	8.228,-	
"	"	Offices Suisse Tourisme Bruxelles		37.373,-	
"	"	Muller,	La Haye	7.279,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	2.699,-	
"	"	Nederl. Reisvereeniging	La Haye	1.174,-	
"	"	M. E. R.	Brussel.	123.050,-	
"	"	Lissone,	La Haye	97.692,-	
1943	janvier	M. E. R.	Berlin	434.077,-	
"	"	Nederl. Reisvereeniging	La Haye	1.810,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	402.195,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	1.997,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	15.862,-	
"	"	Muller	La Haye	8.949,-	
"	"	Lissone	"	91.364,-	
"	février	M. E. R.	Brussel	354.373,-	
"	"	Muller	La Haye	7.259,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	95.982,-	
"	"	Lissone	La Haye	85.013,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	43.230,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	6.486,-	
			à reporter	5.838.885,-	

Année.	Mois.	Débiteur		Montant.	Observation.
1943	février	M. E. R.	Brussel	202.965,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	2.562,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	460.203,-	
"	"	"	"	226.635,-	
"	mars	"	"	131.760,-	
"	"	Muller	La Haye	8.201,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	6.154,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	6.141,-	
"	"	M. E. R.	"	44.655,-	
"	"	"	"	1.506.174,-	
"	"	"	"	102.157,-	
"	"	"	"	22.320,-	
"	avril	"	Berlin	395.189,-	
"	"	Lissone	La Haye	83.202,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	3.463,-	
"	"	Nederl. Reisvereniging	La Haye	1.019,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	1.190,-	
"	"	Muller	La Haye	9.316,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	2.136.623,-	
"	"	"	"	121.417,-	
"	"	"	"	20.832,-	
"	mai	"	"	91.576,-	
"	"	"	Berlin	346.484,-	
"	"	"	Brussel	3.518,-	
"	"	Lissone	La Haye	76.773,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	8.854,-	
"	"	M. E. R.	"	156.312,-	
"	"	Muller	La Haye	15.154,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	314.032,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	101.454,-	
"	"	"	"	56.880,-	
"	juin	"	"	196.416,-	
"	"	"	"	222.379,-	
"	"	Lissone	La Haye	112.479,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	181.536,-	
"	"	~~Nederl. Reisvereniging~~ id.	~~La Haye~~ id.	1.188898,-	
			à reporter	8.564.923.-	

Année.	Mois.	Débiteur.		Montant.	Observation.
1943	juin	M. E. R.	Berlin	305.849,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	6.236,-	
"	"	M. E. R.	"	212.289,-	
"	juillet	Muller	La Haye	12.557,-	
"	"	Lissone	"	108.796,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	2.486,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	110.399,-	
"	"	"	"	27.360,-	
"	"	"	"	188.770,-	
"	"	C. I. T.	"	7.069,-	
"	"	Ibusz	Budapest	7.150,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	51.840,-	
"	"	"	"	782.323,-	
"	"	Muller	La Haye	14.319,-	
"	août	M. E. R.	Berlin	320.016,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	1.564,-	
"	"	Muller	La Haye	15.294,-	
"	"	Lissone	La Haye	90.873,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	36.903,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	2.760.241,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	3.987,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	6.475,-	
"	"	M. E. R.	"	130.539,-	
"	"	"	Berlin	316.854,-	
"	"	"	Brussel	89.280,-	
"	septembre	"	"	5.198,-	
"	"	Lissone	La Haye	125.647,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	3.745,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	5.235,-	
"	"	M. E. R.	"	92.256,-	
"	"	"	"	42.480,-	
"	"	"	"	85.540,-	
"	"	"	"	84.780,-	
"	"	"	"	91.646,-	
"	"	"	Berlin	285.411,-	
"	"	Muller	La Haye	18.121,-	
			à Reporter	6.449.528.-	

Année.	Mois.	Débiteur.		Montant.	Observation.
1943.	octobre	M. E. R.	Brussel.	66.240,-	
"	"	M. E. R.	"	17.280,-	
"	"	C. I. T.	"	2.352,-	
"	"	Muller	La Haye	17.754,-	
"	"	Lissone	"	124.115,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	2.946,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	92.256,-	
"	"	"	Berlin	298.764,-	
"	"	"	Brussel	12.052,-	
"	"	"	"	89.280,-	
"	"	"	"	63.364,-	
"	novembre	Muller	La Haye	21.230,-	
"	"	Lissone	"	122.097,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	4.462,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	51.840,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	13.574,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	2.176,-	
"	"	M. E. R.	"	92.256,-	
"	décembre	M. E. R.	"	68.054,-	
"	"	"	"	446.048,-	
"	"	"	"	58.785,-	
"	"	Lissone	La Haye	123.948,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	4.648,-	
"	"	"	"	24.610,-	
"	"	"	"	55.932,-	
"	"	"	Berlin	200.000,-	
"	"	"	"	114.256,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	1.894,-	
"	"	Muller	La Haye	22.772,-	
1944	janvier	M. E. R.	Brussel	532.760,-	
"	"	"	"	135.648,-	
"	"	"	"	5.673,-	
"	"	"	"	110.160,-	
"	"	"	"	586.158,-	
"	"	"	Berlin	299.999,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	2.758,-	
			à reporter	3.888.211.-	

Année.	Mois.	Débiteur.		Montant.	Observation.
1944	janvier	M. E. R.	Brussel	5.250,-	
"	"	"	"	90.484,-	
"	"	C. I. T.	"	1.463,-	
"	"	M. E. R.	"	89.280,-	
"	"	"	"	76.124,-	
"	"	"	"	12.946,-	
"	février	"	"	60.535,-	
"	"	Hoymans	Am'dam	3.724,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	92.256,-	
"	"	Lissone	La Haye	144.013,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	470.053,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	107.361,-	
"	"	Muller	La Haye	28.682,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	290.000,-	
"	"	"	"	309.999,-	
"	"	"	Brussel	47.924,-	
"	mars	"	"	69.120,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	4.295,-	
"	"	Lissone	La Haye	171.790,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	173.483,-	
"	"	"	"	277.055,-	
"	"	"	"	94.208,-	
"	"	"	Berlin	81.778,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	2.743,-	
"	"	Muller	La Haye	25.295,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	92.256,-	
"	"	"	"	79.526,-	
"	avril	Hoyman's	Am'dam	4.214,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	41.833,-	
"	"	Lissone	La Haye	168.350,-	
"	"	Muller	"	31.596,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	86.304,-	
"	"	"	Berlin	232.859,-	
"	"	"	"	150.000,-	
"	"	"	Brussel	4.380,-	
"	mai	"	"	86.947,-	
"	"	"	"	21.600,-	
			à reporter	3.729.726,-	

Année.	Mois.	Débiteur.		Montant.	Observation.
1944	mai	M. E. R.	Berlin	26.085,-	
"	"	"	Brussel	92.256,-	
"	"	Lisonne	La Haye	253.584,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	16.523,-	
"	"	Muller	La Haye	32.544,-	
"	juin	Hoyman's	Am'dam	3.736,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	1.610,-	
"	"	"	Brussel	339.355,-	
"	"	"	"	51.968,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	3.477,-	
"	"	Nederl. Reisvereeniging	Den Haag	1.047,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	139.761,-	
"	"	Lissone	La Haye	166.161,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	359.086,-	
"	"	"	"	328.635,-	
"	"	"	Brussel	238.227,-	
"	"	"	"	7.902,-	
"	"	"	"	47.591,-	
"	juillet	Müller	La Haye	33.268,-	
"	"	"	"	33.624,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	9.103,-	
"	"	"	"	89.280,-	
"	"	"	Berlin	75.033,-	
"	"	"	Brussel	89.163,-	
"	"	"	"	23.108,-	
"	"	"	"	23.117,-	
"	"	"	"	284.327,-	
"	"	"	"	11.176,-	
"	"	"	"	274.246,-	
"	"	Lissone	La Haye	193.411,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	1.050,-	
"	août	Mitropa	"	2.221,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	6.000,-	
"	"	"	"	615.151,-	
"	"	"	"	2.117,-	
"	"	Müller	La Haye	9.773,-	
			à reporter	3.884.716,-	

Année.	Mois.	Débiteur.		Montant.	Observation.
1944.	août	M. E. R.	Brussel.	158.903.-	
"	"	"	"	34.270.-	
"	"	"	"	92.256.-	
"	"	"	"	19.723.-	
"	"	Heyman's	Am'dam	3.546.-	
"	"	Lissone	La Haye	67.017.-	
"	"	Mitropa	Am'dam	4.046.-	
"	septembre	M. E. R.	Brussel	68.816.-	
"	"	"	"	1.013.-	
"	"	Muller	Rot'dam	3.240.-	
"	"	M. E. R.	Berlin	48.074.-	
"	octobre	Lissone	La Haye	159.055.-	
			Total folio 11	659.959.-	
			TOTAL V. :	~~57.925.710.-~~ 57.313.963.-	

RECAPITULATION DU GROUPE V.

Folio	1.	1.557.323.-
"	2.	~~5.246.270.-~~ 4.634.523.-
"	3.	13.125.384.-
"	4.	4.980.725.-
"	5.	5.838.685.-
"	6.	8.564.923.-
"	7.	6.449.528.-
"	8.	3.888.271.-
"	9.	3.729.726.-
"	10.	3.884.716.-
"	11.	659.959.-
		~~57.925.710.-~~ 57.313.963.-

SERVICE DES FINANCES.

Bureau 42-2.

Relevé des sommes reçues d'organismes allemands ou sous contrôle allemand.

VI.- Objets : Décomptes de colis postaux.

Année.	Mois.	Débiteur	Montant.	Observation.
1940	octobre	Direction Générale des Postes des Indes Neerlandaises à Bandoeng.	2.233,-	
"	décembre	" " Royales de Hongrie à Budapest	6.928,-	
1941	janvier	" " Neerlandaises à La Haye	8.115,-	
"	mars	" " "	16.717,-	
"	juillet	Ministère des Communications Direction des Postes à Paris.	472.391,-	
"	septembre	" " "	108.260,-	
"	décembre	Reichspost Central amt à Berlin	83.691,-	
1942	janvier	" " "	167.533,-	
"	avril	Direction Générale des Postes Royales de Hongrie à Budapest.	5.367,-	
		TOTAL VI. :	871.240,-	

SERVICE DES FINANCES.

Bureau 14-2

J.D./V.E.

RELEVE DES SOMMES RECUES D'ORGANISMES ALLEMANDS.

VII.- Fourniture de pommes de terre, sur ordre de la Centrale, par notre service du Ravitaillement.

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observations.
1943	décembre	Heereskraftfahrpark, Etterbeek	7.003,-	
"	"	Waffenwerkstatt Anderlecht	19.143,-	
"	"	Standort-Werkstatt Luftwaffe, Brussel	12.555,-	
"	"	Bekleidungslager der Mil.Befh. Brussel	5.980,-	
"	"	Feldzuglager Buizingen	5.103,-	
"	"	Heereskraftfahrpark(Mercèdes Ixelles.	12.603,-	
"	"	" " (Adler) Etterbeek.	9.183,-	
"	"	" "(K.W.Centenaire) Etterbeek.	9.103,-	
"	"	" Centralkuche Etterbeek.	6.471,-	
"	"	" " "	5.463,-	
1944	janvier	Feldbekleidungslager, Beveren-Waes	5.670,-	
"	février	Bunker Eisenwerk, Neder-o-Heembeek.	33.431,-	
"	"	Siemens, S.A. Bruxelles.	7.457,-	
"	"	General Bevölk.Kraftfahrwagen, Bruxelles.	2.383,-	
"	"	Bahnsteff & Geräter lager, Vilvoorde.	44.212,-	
"	"	Wollweberverband, Bekloe	5.400,-	
"	"	Heeresunterkraftverwalt Gand.	2.403,-	
"	"	Dienststelle E.P. 05163 Anvers.	6.291,-	
"	mars	Brusseler Zeitung Bruxelles.	8.599,-	
"	"	Feldluft Nachrichtenzeugambt Haren-Nord.	13.581,-	
"	"	Krupp Abt-Brussel Bruxelles.	7.533,-	
"	"	Deitermann K.J. Lot.	16.375,-	
"	"	Werkkuche K.K.-B.V. Gauchy-Namur	594,-	
"	"	Heeresverpflegungstelle " Namur.	4.603,-	
"	"	Instantrotzugstätte Bruxelles.	7.199,-	
"	"	Wehrmachtbeschaffungsamt "	1.822,-	
"	"	Junkers Flugzeug Motorwerke, Malines	7.020,-	
		à reporter	267.100.-	

Année.	Mois.	Débiteur.		Montant.	Observation.
			Report	267.100.-	
1944	mars	Heereskraftfahrpark	Anvers.	21.600,-	
"	"	Junkers Frontbetrieb	Vilvoorde	32.945,-	
"	"	Daimler-Benz Flugmotoren	Mortsel	51.300,-	
"	"	Heeres-Unterkraftverwaltung	Anvers	1.512,-	
"	"	Beute Sammelstelle	id.	2.214,-	
"	"	Heeresverpflegungstelle	id.	30.712,-	
"	"	W. I. F. O. - P H	id.	1.417,-	
"	"	Dienststelle Feldpost 36.353.	id.	2.767,-	
"	"	Standort K.W. Werkstätte -	Borsbeek.	8.586,-	
"	"	Feldluftpark 2/V I (Cambrai)	Anvers	3.321,-	
"	"	Heeresverpflegungstelle	Bruxelles	19.281,-	
"	"	Bodenstandige Heeresbekleidungstelle	Bruxelles.	10.530,-	
"	"	Brla.Luftwaffen Reparation	Evere	26.642,-	
"	avril	Feldzeugstelle Z.B.V.-	Meerdael	2.524,-	
"	"	Fliegerkorps Kommandantur,	Melsbroek	7.060,-	
"	"	Marine Nachtrichten Mittelbetrieb,	Anvers	2.524,-	
"	"	Fliegerkorps Kommandantur,	id.	12.217,-	
"	"	Krupp Brussel S.A.	Loth	11.063,-	
"	"	Eisenbahn Ausbesserungswerke -	Liége	12.757,-	
"	"	Heeresunterkunftverwaltung Lager,	Gand	2.457,-	
"	"	Wollram.Wenbach.Voigtländer,	Liége	8.964,-	
"	"	Dienststelle L 05545	Gand.	2.304,-	
"	"	Heeresverpflegungstelle	id.	5.413,-	
"	mai	Heeres M.L. Fest.Antwerpen -	Anvers	11.974,-	
"	"	Feldbekleidungslager	Hemiksem	6.142,-	
"	"	W. I. F. O. - P. H.	Anvers	3.145,-	
"	"	Dienststelle Feldpost 08164	id.	2.457,-	
"	"	Rhein-Metal Derag	Seraing	7.195,-	
"	"	Heimisch Kriegshoff	Herstal	61.425,-	
			TOTAL VII.	639.568,-	