

BELGISCHE SENAAT

SESSION DE 2023-2024

19 JANVIER 2024

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

fait au nom de la commission des
Affaires institutionnelles
par

**MM. Vanlouwe et Eerdekens et
Mmes Brouwers et Laruelle**

SÉNAT DE BELGIQUE

ZITTING 2023-2024

19 JANUARI 2024

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

namens de commissie voor de
Institutionele Aangelegenheden
uitgebracht door
de heren **Vanlouwe** en **Eerdekens** en
de dames **Brouwers** en **Laruelle**

Composition de la commission / Samenstelling van de commissie
Présidente / Voorzitster: Stephanie D'Hose

Membres / Leden

N-VA:	Allessia Claes, Karolien Grosemans, Karl Vanlouwe
Ecolo-Groen:	Zoé Genot, Celia Groothedde, France Masai
Vlaams Belang:	Adeline Blancquaert, Leo Pieters, Klaas Sloomans
PS:	Jean-Frédéric Eerdekens, Julien Uyttendaele
MR:	Georges-Louis Bouchez, Sabine Laruelle, Jean-Paul Wahl
CD&V:	Karin Brouwers, Peter Van Rompuy
Open Vld:	Rik Daems, Stephanie D'Hose
PVDA-PTB:	Jos D'Haese, László Schonbrodt
Vooruit:	Bert Anciaux

I. INTRODUCTION

Le 4 avril 2019, la Chambre des représentants a adopté une résolution demandant la réalisation d'une enquête sur le rôle de la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) dans les convois ferroviaires et les déportations de Juifs durant la Seconde Guerre mondiale (1). Le ministre de la Mobilité de l'époque s'est alors adressé au Sénat pour faire réaliser une étude historique en la matière. En janvier 2022, une convention a été conclue entre le Sénat et les Archives de l'État, par laquelle le Sénat confiait formellement au CegeSoma (Centre d'études et de documentation Guerre et Sociétés contemporaines – Archives de l'État) la mission de réaliser cette étude scientifique. Cette étude a été financée à parts égales par le Sénat et le gouvernement fédéral.

M. Wouters, directeur du CegeSoma est venu à deux reprises, le 28 octobre 2022 et le 7 juillet 2023, présenter au Sénat l'état d'avancement des travaux.

Conformément à la convention, le rapport final, en version unilingue néerlandaise, a été déposé le 1^{er} novembre 2023. Il a été traduit en français par les services du Sénat pour pouvoir être présenté à la commission des Affaires institutionnelles le 8 décembre 2023. Une seconde réunion a eu lieu le 19 janvier 2024 afin de permettre aux sénateurs de poser des questions plus approfondies après avoir pu prendre connaissance du rapport dans son intégralité.

II. EXPOSÉ DE M. NICO WOUTERS, DIRECTEUR DU CENTRE D'ÉTUDES ET DE DOCUMENTATION GUERRE ET SOCIÉTÉS CONTEMPORAINES

A. Quelques précisions concernant le rapport et l'ouvrage

Comme précisé dans la mission, le rapport final se limite à une analyse strictement historique basée sur des recherches archivistiques. Il ne contient aucune recommandation politique. Une histoire plus complète de la SNCB en temps de guerre est cependant nécessaire pour comprendre les mécanismes de décision concernant les convois de la déportation et compenser l'absence problématique de sources. C'est en partie pour cette raison qu'il s'est avéré nécessaire de mener d'abord une étude plus large, avant de pouvoir rédiger ce rapport.

I. INLEIDING

Op 4 april 2019, keurde de Kamer van volksvertegenwoordigers een resolutie goed tot onderzoek van de rol van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) bij de treintransporten en deportatie van joden in de Tweede Wereldoorlog (1). De toenmalige minister van Mobiliteit verzocht de Senaat een historische studie hierover te laten maken. In januari 2022 werd een overeenkomst gesloten tussen de Senaat en het Rijksarchief waarbij de Senaat formeel de opdracht voor deze wetenschappelijke studie toevertrouwde aan CegeSoma (Studie- en Documentatiecentrum Oorlog en Hedendaagse Maatschappij – Rijksarchief). De studie werd in gelijke mate gefinancierd door de Senaat en de federale regering.

De heer Wouters, directeur van CegeSoma kwam twee keer de voortgang van de werkzaamheden voorstellen in de Senaat, op 28 oktober 2022 en 7 juli 2023.

Zoals bepaald in de overeenkomst werd het eindverslag, eentalig in het Nederlands, ingediend op 1 november 2023. Het werd naar het Frans vertaald door de diensten van de Senaat en werd op 8 december 2023 voorgesteld in de commissie voor de Institutionele Aangelegenheden. Een tweede vergadering vond plaats op 19 januari 2024 om de senatoren de gelegenheid te geven gedetailleerdere vragen te stellen na kennisname van het volledige verslag.

II. UITEENZETTING VAN DE HEER NICO WOUTERS, DIRECTEUR VAN HET STUDIE- EN DOCUMENTATIECENTRUM OORLOG EN HEDENDAAGSE MAATSCHAPPIJ

A. Enkele verduidelijkingen over het verslag en het werkstuk

Zoals bepaald in de opdracht, is het eindverslag beperkt tot een strikt historische analyse op basis van archiefonderzoek. Het bevat geen beleidsaanbevelingen. Een vollediger verhaal van de NMBS tijdens de oorlog is echter vereist om de besluitvormingsmechanismen over de deportatietransporten te begrijpen en het problematische gebrek aan bronnen te compenseren. Dit verklaart deels waarom eerst een ruimere studie nodig bleek vóór dit verslag kon worden opgesteld.

1 Résolution du 4 avril 2019 (doc. Chambre, n° 54 3596/001-006).

1 Resolutie van 4 april 2019 (doc. Kamer, nr. 54 3596/001-006).

Voici deux exemples:

- comprendre la politique sociale globale de la SNCB à l'égard de son personnel était une donnée importante car la stratégie de cette politique apparaît clairement liée à la position de négociateur du directeur général de la SNCB vis-à-vis des occupants allemands, élément qui se retrouve dans le rapport;
- de nombreux faits et données n'étaient pas directement pertinents dans le cadre de ce rapport. C'est le cas, par exemple, de nouvelles découvertes portant sur le fameux vingtième convoi de déportation de Juifs, dont les détails n'étaient pas significatifs pour répondre aux questions des commanditaires du rapport. Mais l'étude approfondie de ce cas a permis d'éclairer, dans le cadre de l'étude, l'attitude de la résistance à l'égard des convois de la déportation en général.

C'est pourquoi un ouvrage plus complet sera publié après la présentation du rapport au Sénat.

M. Wouters souligne que le rapport constitue le document de base. Tous les éléments pertinents pour les questions relatives aux déportations y figurent. Un rapport de quarante pages, voire même de vingt pages, aurait été parfaitement envisageable en théorie, mais il semblait plus avisé de reprendre, dans ce document, tous les éléments significatifs. En raison de sa longueur, le CegeSoma a travaillé de la manière suivante: chaque section numérotée du rapport est assortie d'une brève conclusion partielle figurant dans un encadré, ce qui permet de résumer rapidement les lignes de force par section.

B. Quelques précisions concernant les sources

Le rapport contient un aperçu de toutes les sources consultées. M. Wouters précise que les recherches se sont heurtées à d'importantes lacunes au niveau des archives:

- il n'existe pas de «dossier central» sur ce que nous appelons aujourd'hui les convois de la déportation pendant la Seconde Guerre mondiale. Ces convois de la déportation ne sont d'ailleurs quasiment jamais mentionnés dans les autres sources de la SNCB;
- certains fonds d'archives importants conservés aux Archives de l'État n'ont pas fourni d'informations pertinentes;

Twee voorbeelden:

- een belangrijk gegeven was begrijpen welk algemeen sociaal beleid de NMBS voerde ten aanzien van zijn personeel. Die beleidsstrategie lijkt immers nauw verbonden te zijn met de onderhandelingspositie van de directeur-generaal van de NMBS ten opzichte van de Duitse bezetter, een element dat in het verslag werd opgenomen;
- heel wat feiten en gegevens waren niet meteen pertinent voor dit verslag. Dat is bijvoorbeeld het geval voor nieuwe ontdekkingen over het beruchte twintigste konvooi voor de deportatie van Joden. De details hiervan waren niet relevant als antwoord op de vragen van de opdrachtgevers van dit verslag. Maar door dit geval grondig te bestuderen, kon in deze studie de houding van het verzet tegenover de deportatietransporten in het algemeen, worden verduidelijkt.

Daarom zal een vollediger werkstuk worden gepubliceerd na de voorstelling van dit verslag in de Senaat.

De heer Wouters benadrukt dat dit verslag het basisdocument is. Alle relevante elementen voor de vragen over de deportaties zijn erin opgenomen. Een verslag van veertig pagina's, zelfs van twintig pagina's, was in theorie perfect mogelijk geweest, maar het leek verstandiger om in dit document alle relevante elementen op te nemen. Vanwege de omvang is CegeSoma als volgt tewerk gegaan: elk genummerd deel van het verslag is voorzien van een kader waarin een korte deelconclusie staat, waardoor snel een samenvatting van de hoofdlijnen per sectie kan worden gevonden.

B. Enkele verduidelijkingen over de bronnen

Het verslag bevat een overzicht van alle geraadpleegde bronnen. De heer Wouters verduidelijkt dat het onderzoek op belangrijke lacunes stootte in de archieven:

- er bestaat geen «centraal dossier» over wat wij vandaag deportatietransporten tijdens de Tweede Wereldoorlog noemen. Die deportatietransporten worden overigens nagenoeg nooit vermeld in andere bronnen van de NMBS;
- bepaalde grote archiefbestanden die bewaard worden in het Rijksarchief hebben geen relevante informatie opgeleverd;

- il est également décevant de constater le peu de réponses à la suite de l'appel lancé à destination des témoins et des archives privées. Il en va de même pour les contacts pris avec soixante-et-une administrations communales situées autour de la principale voie de déportation des Juifs en Belgique;
- certaines sources archivistiques ont disparu. De nombreux «documents opérationnels de la SNCB» datant de l'occupation, y compris des documents financiers, ont été détruits peu après les faits, conformément à la politique usuelle de l'époque;
- des archives de la SNCB comme celles de la direction financière, les dossiers du personnel ou certaines archives de cadres dirigeants ont également disparu au fil du temps;
- les archives du ministère de la Justice relatives à l'utilisation de fourgons cellulaires employés pour déporter les prisonniers politiques n'existent plus non plus.

La recherche a été très compliquée en raison de ces lacunes dans les sources. Le rapport utilise parfois des termes tels que «très probablement» ou «quasi certain» en raison de la fragmentation des sources. Néanmoins, toutes les sources importantes pour cette étude qui existaient encore ont été consultées.

C. Deux questions centrales

Entre 1941 et 1944, 189 542 travailleurs forcés belges, 25 490 Juifs, 16 081 prisonniers politiques et 353 Roms ont été déportés à l'Est.

Dans ce contexte, deux questions concrètes avaient une importance centrale dans l'étude réalisée: la SNCB a-t-elle fait circuler ces convois ferroviaires de déportation et, si oui, 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. Le matériel roulant était belge, tout comme les machinistes, les conducteurs et les accompagnateurs, mais les opérations se déroulaient toujours sous une surveillance allemande serrée. Du personnel de bord allemand était en principe toujours présent et, dans la plupart des cas, également des gardes allemands armés. Une surveillance allemande serrée était également opérée tout au long du trajet de ces trains en Belgique. On savait depuis longtemps que la SNCB

- het is ook teleurstellend dat er weinig reactie kwam op de oproep naar getuigen en privéarchieven. Dat is ook het geval voor de contacten met eenenzestig gemeentebesturen die in de buurt liggen van de hoofdlijn voor deportatie van Joden in België;
- sommige archiefbronnen zijn verdwenen. Heel wat «operationele documenten van de NMBS» van tijdens de bezetting, met inbegrip van financiële documenten, zijn vernietigd kort na de feiten, wat toen een gebruikelijke praktijk was;
- de NMBS-archieven zoals van de financiële directie, personeeldossiers of bepaalde archieven van leidinggevenden zijn ook verdwenen in de loop der tijd;
- de archieven van het ministerie van Justitie over het gebruik van celwagens om politieke gevangenen te deporteren bestaan ook niet meer.

Het onderzoek was erg ingewikkeld vanwege die lacunes in het bronmateriaal. In het verslag staan soms termen zoals «erg problematisch» of «nagenoeg zeker» door de fragmentatie van de bronnen. Maar alle belangrijke, nog bestaande bronnen werden voor deze studie geraadpleegd.

C. Twee centrale vragen

Er worden, tussen 1941 en 1944, 189 542 Belgische dwangarbeiders, 25 490 Joden, 16 081 politieke gevangenen en 353 Roma gedeporteerd naar het oosten.

In die context staan twee concrete vragen centraal in de uitgevoerde opdracht: heeft de NMBS deze 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 uit te sluiten valt dat individuele deportatietreinen door Duits reservepersoneel zijn overgenomen, is zeker dat het Belgische personeel in principe alle deportatietreinen uitvoerde. Het ging om Belgisch rollend materieel en Belgische machinisten, stokers en treinbegeleiders. Dat gebeurde telkens wel onder strikte Duitse controle. Er is in principe altijd Duits boordpersoneel aanwezig, en in de meeste gevallen ook gewapende Duitse bewakers. Er is ook altijd een strikte Duitse controle tijdens het hele Belgische traject van de doorrit van deze treinen. Het was reeds langer bekend dat de NMBS de deportatietreinen uitvoerde, en dit behoort

avait fait rouler les trains de déportation; c'est une réalité qui fait d'ailleurs partie de la communication officielle de la SNCB depuis quelques années. L'étude réalisée apporte néanmoins une confirmation définitive à ce sujet et permet surtout de resituer cette réalité dans son juste contexte et, partant, de mieux comprendre comment les choses ont pu aller aussi loin *in fine*.

M. Wouters formule encore quelques brèves observations sur les trains de déportation:

- la majeure partie des déportations a été effectuée avec ce que l'on appelait des *Sonderzüge* ou trains spéciaux, c'est-à-dire des trains qui circulaient totalement en dehors du trafic régulier. Le rapport fournit des indications sur les instructions dont ces trains spéciaux faisaient l'objet en Belgique. Tant pour les Juifs que pour les prisonniers politiques, des voitures de troisième classe ont été utilisées dans un premier temps avant d'être remplacées, pour des raisons de sécurité, par des wagons de marchandises. Les quatre fourgons cellulaires belges prêtés par le ministère de la Justice à la SNCB ont aussi été utilisés maintes fois pour les prisonniers politiques;
- il n'y a pas eu de processus décisionnel formel au sein de la SNCB concernant les trains de déportation. Ceux-ci n'ont jamais été évoqués au comité permanent, au conseil d'administration ou au comité de direction de la SNCB. Il est même probable que le comité de direction n'ait été – progressivement – informé de ces transports qu'a posteriori, lorsque les premiers trains de déportation circulaient déjà;
- l'expression «trains de déportation» n'était pas du tout utilisée à l'époque: le terme «déportations» lui-même n'était pas employé au sens où nous l'entendons aujourd'hui;
- pour autant qu'on puisse le savoir dans un contexte où les sources sont lacunaires, il n'y a eu pour ainsi dire aucune protestation du personnel contre les transports militaires en général ou, plus spécifiquement, contre les trains de déportation. Les rares exemples trouvés de protestation du personnel contre un transport militaire allemand montrent que le refus opposé par des machinistes belges d'assurer un «transport militaire» allemand pouvait donner lieu à des sanctions consistant en un mois de suspension sans rémunération, une réprimande sévère et une mutation du machiniste concerné. Le refus d'effectuer un transport allemand n'était donc pas toujours sanctionné par une peine de prison;

sinds enkele jaren trouwens tot de officiële communicatie van de NMBS. Maar dankzij voorliggend onderzoek wordt dit definitief bevestigd, en vooral ook in de juiste context geplaatst, zodat er begrepen kan worden hoe het uiteindelijk zover kon komen.

De heer Wouters geeft nog enkele korte observaties over de deportatietreinen:

- het merendeel van de deportaties gebeurt met zogenaamde *Sonderzüge* of speciale treinen: treinen die volledig buiten de reguliere dienstregeling vallen. Het rapport geeft een inkijk in de instructies in België voor deze speciale treinen. Voor zowel de Joden als de politieke gevangenen, worden er in het begin rijtuigen derde klasse gebruikt en in een latere fase goederenwagens: dit laatste om veiligheidsredenen. Voor politieke gevangenen, worden ook veelvuldig de vier Belgische celwagens gebruikt die de NMBS van het ministerie van Justitie in bruikleen heeft;
- er is geen enkele formele besluitvorming over deze deportatietreinen binnen de NMBS beschikbaar. De deportatietreinen worden nooit besproken voor het bestendig comité, de raad van bestuur of in de directieraad van de NMBS. De kans is zelfs groot dat de directieraad pas *post factum*, nadat de eerste deportatietreinen al rijden, geleidelijk op de hoogte werd gebracht van dit vervoer;
- de term «deportatietreinen» werd als dusdanig in die tijdperiode helemaal niet gebruikt: de term deportaties, zoals die vandaag wordt gebruikt, bestond als dusdanig niet;
- voor zover zichtbaar door het gebrek aan bronnen, is er zo goed als geen protest vanuit het personeel tegen militaire transporten, en meer specifiek ook tegen deportatietreinen. Er werd slechts een handvol voorbeelden teruggevonden van protesten van personeel tegen Duits militair vervoer. Daaruit bleek dat de weigering door Belgische machinisten om Duits «militair vervoer» uit te voeren kon leiden tot sancties van een maand schorsing zonder wedde, een zware berisping en een overplaatsing van de betrokken machinist. Weigeren een Duits transport uit te voeren, leverde dus niet altijd een gevangenisstraf op;

– les instructions imposaient que seul du personnel belge «absolument fiable» (du point de vue allemand) pouvait être employé pour les *Sonderzüge*. Par manque de sources, il n'est pas possible de vérifier si l'absence de protestation s'explique par le fait que seuls des conducteurs de train «fiabiles» étaient mobilisés.

D. Règlement financier

En ce qui concerne la seconde question, qui consiste à savoir si la SNCB a été rémunérée pour les transports concernés, il convient de rectifier la thèse avancée dans le rapport et le livre intitulés «*La Belgique docile*» (2007). Pour la première fois, il peut être établi que la SNCB a perçu du *Mitteleuropäische Reisebüro* (MER – Agence de voyages allemande pour l'Europe centrale) à Bruxelles et à Berlin des rétributions dont on a la quasi-certitude qu'elles portent sur les trains de déportation transportant des personnes poursuivies pour des motifs 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).

Bien qu'il ne soit pas possible, en l'absence de certaines données, d'établir de corrélation exacte entre les paiements reçus et des trains de déportation en particulier, un des apports majeurs de l'étude concerne la découverte d'un aperçu détaillé de tous les versements effectués à la SNCB depuis l'Allemagne, dont ceux provenant spécifiquement du MER. Durant l'Occupation, la SNCB a ainsi perçu 41 946 243 francs belges (BEF) du MER Bruxelles et 8 767 214 BEF du MER Berlin (soit 50 713 457 BEF au total).

Il ne fait en réalité aucun doute que ces paiements ont servi entre autres (pas exclusivement) à organiser les convois de déportation.

Pourquoi pouvons-nous en avoir la quasi-certitude?

Il existe des télégrammes allemands attestant 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. L'un de ces télégrammes, relatif aux déportations de Juifs, précise en outre que le «tarif standard» doit toujours être appliqué pour la Belgique. Nous savons que c'est une directive qui 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, les tableaux découverts comptabilisant les paiements sont sans équivoque (une annexe au rapport

– de instructies leggen op dat enkel «absoluut betrouwbaar» Belgisch personeel (vanuit Duits standpunt) voor de *Sonderzüge* gebruikt mogen worden. Of het gebrek aan protest te maken had met het feit dat enkel «betrouwbare» treinbestuurders werden gebruikt, kan door het gebrek aan bronnen niet nagegaan worden.

D. Financiële afhandeling

Wat de tweede vraag betreft, met name of de NMBS betaald werd voor deze transporten, dient de stelling uit het rapport en het boek *Gewillig België* (2007) gecorrigeerd te worden. Er kan vandaag voor het eerst aangetoond worden dat de NMBS betalingen ontving van het Duitse *Mitteleuropäische Reisebüro* (MER) in Brussel en Berlijn, betalingen die zo goed als zeker gebeurden voor de deportatietreinen van raciaal vervolgd (Joden en Roma) en verplicht tewerkgestelden (dwangarbeiders). Dit geldt vrijwel zeker ook voor de slachtoffers van politieke vervolging (politieke gevangenen).

Hoewel door een gebrek aan data geen exacte correlatie kan gemaakt worden van de ingekomen betalingen met individuele deportatietreinen, is een van de grote ontdekkingen van voorliggend onderzoek het feit dat er een gedetailleerd overzicht werd gevonden van alle ingekomen betalingen aan de NMBS vanuit Duitsland en specifiek dus ook het MER. De NMBS ontving tijdens de bezetting 41 946 243 Belgische frank (BEF) van het MER Brussel en 8 767 214 BEF van het MER Berlijn (d.i. in totaal 50 713 457 BEF).

Er bestaat eigenlijk geen twijfel dat met deze betalingen onder meer (niet uitsluitend) de deportatietreinen vergoed werden.

Waarom zijn we daarvan zo goed als zeker?

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. Het telegram over de Jodendeportaties legt ook op dat voor België het «standaardtarief» moet worden toegepast: een richtlijn waarvan we weten dat ze is toegepast voor Frankrijk en Nederland; het is zo goed als uitgesloten dat België de enige uitzondering zou zijn.

Bovendien zijn de ontdekte tabellen met het betalingsverkeer ondubbelzinnig (een bijlage bij het rapport bevat

contient le tableau des versements effectués et la reproduction des documents originaux). Les versements du MER sont des paiements pour des trains internationaux circulant en dehors du trafic international régulier. Il ne peut s'agir en l'occurrence que d'un grand nombre de *Sonderzüge*.

Les deux questions centrales précitées ne peuvent cependant nullement être envisagées de manière isolée. Derrière la simplicité apparente des constatations y afférentes se cache une réalité complexe, inhérente au contexte de l'Occupation, que le rapport analyse plus en profondeur.

E. La décision de reprendre le travail et de coopérer

La décision prise en juin 1940 par le conseil d'administration de remettre la SNCB en marche et donc de coopérer avec l'occupant constitue un premier élément important. Selon l'analyse de M. Wouters, cette décision est inévitable. Elle s'inscrit dans le cadre de la législation belge, du droit international de la guerre (Convention de La Haye) et de l'attitude générale de la Belgique à cette époque. En 1940, la seule grande priorité – et en fait aussi la mission implicite de la SNCB – est de maintenir l'approvisionnement en Belgique, en particulier le ravitaillement de la population.

L'importance de la pression et du contrôle dans le chef des Allemands est un second élément à prendre en compte. En mai 1940, la *Wehrmacht Verkehrs Direktion* (WVD), une organisation semi-militaire, prend en charge non seulement la gestion du réseau ferroviaire, mais aussi une grande partie de la gestion de la SNCB elle-même. Cette forme d'administration (*Verwaltung*) directe que la WVD met en place en ce qui concerne la SNCB va bien au-delà de l'administration de contrôle (*Aufsichtverwaltung*) qui s'applique normalement à l'administration publique en Belgique. L'occupant garde en outre la mainmise sur le ravitaillement belge en 1940. L'approvisionnement sur le plan alimentaire, en particulier, dépend complètement de la politique de l'occupant allemand. L'ordonnance du 14 août 1940 est à la base de la gestion allemande du réseau ferroviaire belge. Cette ordonnance allemande s'appuie vaguement sur la Convention de La Haye, en particulier sur les articles 43 et 53. Avec ce règlement, la SNCB est *de facto* réduite à être une sous-direction de la WVD allemande.

Est-il problématique que la SNCB effectue des transports ferroviaires allemands?

de betalingstabel en ook de beelden van de originele documenten). De betalingen van het MER gaan om betalingen voor internationaal verkeer, die los staan van het reguliere internationale verkeer. Dit kunnen eigenlijk alleen maar grote hoeveelheden *Sonderzüge* zijn.

Deze twee vragen mogen echter in geen geval geïsoleerd worden bekeken. Achter die twee schijnbaar eenvoudige vaststellingen schuilt een complexe bezettingsrealiteit waar het rapport ook dieper op ingaat.

E. De beslissing om het werk te hervatten en samen te werken

De beslissing die de raad van bestuur in juni 1940 neemt om de NMBS terug te laten werken en dus samen te werken met de bezetter vormt een eerste belangrijk element. Volgens de analyse van de heer Wouters is die beslissing onvermijdelijk. Ze ligt in de lijn van de Belgische wetgeving, van het internationale oorlogsrecht (Conventie van Den Haag) en van de algemene houding van België in die tijd. In 1940 is de enige grote prioriteit – en in feite ook de impliciete opdracht van de NMBS – de bevoorrading van België in stand te houden, in het bijzonder de voedselbevoorrading van de bevolking.

Hoe belangrijk de druk en de controle waren vanwege de Duitsers, is een tweede element waarmee rekening dient te worden gehouden. In mei 1940 neemt de *Wehrmacht Verkehrs Direktion* (WVD), een semimilitaire organisatie, niet enkel het beheer van het spoorwagennet op zich, maar ook een groot deel van het beheer van de NMBS zelf. Die vorm van rechtstreeks bestuur (*Verwaltung*) die de WVD instelt voor de NMBS reikt duidelijk verder dan het controlebestuur (*Aufsichtverwaltung*) dat normaal van toepassing is op de openbare besturen in België. De bezetter behoudt bovendien de greep op de Belgische bevoorrading in 1940. In het bijzonder de voedselbevoorrading is volledig afhankelijk van het beleid van de Duitse bezetter. Het bevel van 14 augustus 1940 vormt de grondslag voor het Duitse beheer van het Belgische spoorwagennet. Dat Duitse bevel is vaag gesteund op de Conventie van Den Haag, in het bijzonder op de artikelen 43 en 53. Met dat reglement wordt de NMBS *de facto* gereduceerd tot een onderafdeling van de Duitse WVD.

Is het problematisch dat de NMBS Duitse transporten per spoor uitvoert?

Le transport militaire allemand est en principe autorisé par la loi. En vertu du droit de la guerre, l'occupant allemand a le droit (en fait le devoir) de maintenir la vie publique dans le pays occupé, et il est également autorisé à exploiter le réseau ferroviaire à cette fin. Le fait que la SNCB aide l'occupant à exploiter le réseau ferroviaire et, ce faisant, assure également le transport allemand sur ce réseau belge, n'est pas toujours problématique. En effet, la législation belge (la «loi Bovesse», le livret de mobilisation civile) stipule que les administrations publiques belges doivent collaborer loyalement avec l'occupant dans l'intérêt du pays et de la population. De même, la doctrine dite Galopin – qui n'est ni une loi ni un arrêté, mais qui a été soutenue par l'establishment belge en 1940 – prescrit une politique de coopération économique dans l'intérêt de la Belgique.

F. Le problème des prestations militaires

Cette coopération a évidemment des limites. La SNCB ne peut rien faire qui soit incompatible avec son devoir de fidélité envers la patrie. Le directeur général y fait lui-même référence dans son «ordre de reprise du travail» du 22 juin 1940. Cette phrase est directement extraite du livret de mobilisation civile.

Le concept de «comportement antipatriotique» n'a toutefois jamais reçu de définition légale. M. Wouters cite deux conditions ou restrictions essentielles permettant d'éviter un comportement antipatriotique.

Premièrement, les livraisons ne peuvent pas être excessives et les bénéfices de guerre ne peuvent être démesurés. La doctrine Galopin l'interdit. L'étude permet de conclure que la SNCB est restée dans les limites de la doctrine Galopin en ce qui concerne les bénéfices de guerre, la production et l'ampleur du trafic.

Deuxièmement, les personnes et moyens mis à disposition ne peuvent être tels qu'ils constituent une aide militaire directe à l'ennemi. Ou, comme le formulera le Comité permanent du Conseil de législation pendant l'Occupation: on ne peut offrir de services «qui soient principalement ou exclusivement dans l'intérêt politique ou militaire de l'occupant allemand». Cela est en effet clairement interdit par la loi pénale belge, en particulier par l'article 115 (collaboration économique). Pour présenter les choses simplement: l'approvisionnement de base de l'occupant allemand, certaines livraisons à l'occupant allemand dans le cadre d'exportations belges, le transport de troupes allemandes à l'intérieur

Het Duitse militair transport wordt in principe toegestaan door de wet. Krachtens het oorlogsrecht heeft de Duitse bezetter het recht (in feite de plicht) om het openbaar leven in stand te houden in het bezette gebied en is het ook toegestaan om het spoorwegnetwerk met dat doel te exploiteren. Het feit dat de NMBS de bezetter helpt om het spoorwegnetwerk te exploiteren en daarmee ook het Duitse transport op dat Belgische net verzekert, is niet altijd problematisch. Immers, de Belgische wetgeving (de «wet Bovesse», het burgerlijk mobilisatieboekje) bepaalt dat de Belgische openbare besturen loyaal moeten samenwerken met de bezetter in het belang van het land en de bevolking. Op dezelfde manier schrijft de Galopindoctrine – die noch een wet, noch een besluit is, maar die onderschreven werd door het Belgische establishment in 1940 – een economische samenwerkingspolitiek voor in het belang van België.

F. Het probleem van de militaire prestaties

Er zijn vanzelfsprekend grenzen aan die samenwerking. De NMBS mag niets doen wat tegen de vaderlandse plicht ingaat. De directeur-generaal verwijst daar zelfs naar in zijn «bevel tot werkhervatting» van 22 juni 1940. Die zin komt rechtstreeks uit het zogenaamde burgerlijke mobilisatieboekje.

«Onvaderlands gedrag» is echter nergens wettelijk omschreven. De heer Wouters werpt twee essentiële voorwaarden of begrenzings op die onvaderlands gedrag omkaderen.

Er mogen ten eerste geen overmatige leveringen gebeuren en geen overdreven oorlogswinsten worden gemaakt. De Galopin-doctrine verbiedt dit. Uit het onderzoek kan besloten worden dat de NMBS, wat de oorlogswinsten, de productie en de trafiekomvang in Duitse opdracht betreft, binnen de richtlijn van de Galopin-doctrine blijft.

Ten tweede mogen er geen mensen of middelen geleverd worden die een rechtstreekse militaire steun zouden inhouden voor de vijand. Of zoals het vast comité van de raad van wetgeving het tijdens de bezetting zal uitdrukken: er mogen geen diensten worden geleverd «in het hoofdzakelijk of exclusieve politieke of militaire belang van de bezetter». Dat is immers duidelijk verboden door de Belgische strafwet, vooral bij wege van artikel 115 (economische collaboratie). Om het simpel voor te stellen: de basisbevoorrading van de Duitse bezetter, bepaalde leveringen aan de Duitse bezetter voor de Belgische export, het vervoeren van Duitse troepen binnen België of naar burgerlocaties in Duitsland, is geen

de la Belgique ou vers des sites civils en Allemagne ne posent pas de problème. Mais le transport de munitions, d'armes, de chars et de troupes vers le front est en principe interdit.

Et c'est là que le bât blesse. Dès le départ, la SNCB effectuera aussi des transports allemands à caractère militaire. Il ne s'agit pas du résultat d'une décision explicite, mais plutôt de la conséquence d'une absence de décision. La situation découle de la pratique et s'installe progressivement. Lorsque la direction s'en rend compte, fin 1940-début 1941, c'est déjà un fait accompli. Il est probable qu'au début de 1941, la direction et le conseil d'administration aient accepté tacitement (c'est-à-dire sans décision explicite) que l'entreprise fournisse et continue de fournir des prestations militaires.

Ce point de vue a été déterminant pour l'organisation des trains de déportation par la suite. Ceux-ci constituent en effet aussi des services «principalement ou exclusivement dans l'intérêt politique ou militaire de l'occupant allemand». L'internement des différents groupes est illicite au regard du droit belge, et leur déportation l'est donc également.

G. Processus d'escalade

Le point de vue adopté début 1941 conduit à un processus d'escalade. Une fois le principe des prestations militaires tacitement accepté et la pratique normalisée, il n'y a plus ni frein ni limite. Il est clair que la SNCB fournit de nombreux services de type militaire:

- transports de troupes et de matériel militaire;
- réparation de matériel allemand après juin 1941 (invasion de l'Union soviétique par l'Allemagne). Le matériel roulant allemand est réparé dans les ateliers belges, dont une quarantaine de locomotives allemandes destinées au front de l'Est à l'atelier central de Malines;
- approvisionnement incontrôlé en matériel roulant et autres équipements ferroviaires.

La fourniture de prestations à caractère militaire constitue finalement la base sur laquelle s'appuient ultérieurement les convois de la déportation. Pour la SNCB, ces convois ne constituent qu'une petite partie de prestations militaires beaucoup plus vastes. Lorsque les trains de déportation sont introduits en 1941 et que la situation

problème. Maar het vervoeren van munitie, wapens, tanks, troepen naar het front is in principe verboden.

Hier loopt het mis. Al vanaf het begin, zal de NMBS ook Duitse transporten uitvoeren met een militair karakter. Dat is niet het gevolg van een expliciete besluitvorming, maar eerder het gevolg van het gebrek aan besluitvorming. De situatie ontstaat vanuit de praktijk en neemt geleidelijk toe. Wanneer de directie daar eind 1940 of begin 1941 achter komt, is dit een voldongen feit. Waarschijnlijk rond begin 1941 accepteert de directie en de raad van bestuur stilzwijgend (dat wil zeggen zonder expliciete beslissing) dat het bedrijf militaire prestaties levert en zal blijven leveren.

Dit standpunt is essentieel voor de latere deportatietreinen. De deportatietreinen zijn immers ook diensten in het «exclusief of hoofdzakelijk politieke of militaire belang van de bezetter». De internering van de verschillende groepen is onrechtmatig naar Belgisch recht, en dus is hun deportatie dat automatisch ook.

G. Escalatieproces

Het standpunt dat wordt ingenomen begin 1941 leidt tot een escalatieproces. Eens het principe van de militaire prestaties stilzwijgend wordt aangenomen en de praktijk wordt genormaliseerd, is het hek van de dam. Het is duidelijk dat de NMBS talrijke diensten van militaire aard verstrekt:

- transport van militaire troepen en materieel;
- herstel van Duits materieel na juni 1941 (inval van Duitsland in de Sovjet-Unie). Het Duitse rollend materieel wordt hersteld in Belgische ateliers, waarvan een veertigtal Duitse locomotieven die bestemd zijn voor het Oostfront in de centrale werkplaats in Mechelen;
- ongecontroleerde bevoorrading van rollend materieel en andere spoorweguitrusting.

De levering van prestaties van militaire aard vormt uiteindelijk de basis waarop de latere deportatiekonvoien steunen. Voor de NMBS vormen die konvoien slechts een klein deel van de veel omvangrijkere militaire prestaties. Wanneer gestart wordt met deportatietreinen in 1941 en de situatie erger wordt in 1942, wordt dat zelfs

s'aggrave en 1942, cela n'est même pas considéré comme une nouvelle donnée, mais simplement comme la poursuite d'une pratique acceptée depuis longtemps.

H. Quelle argumentation?

Quel est le raisonnement utilisé? Le comité de direction et le conseil d'administration estiment que l'entreprise se trouve dans une «impossibilité de fait de refuser». Le secrétaire général en charge (qui remplace le ministre) et les conseillers juridiques de la SNCB sont d'accord, de manière générale, sur ce point de vue (qui ne porte pas spécifiquement sur les trains de déportation).

L'argument principal est qu'il n'y a littéralement pas d'alternative. Le raisonnement est le suivant: si la SNCB refuse de fournir certains services ou de livrer certains équipements, les forces d'occupation militaires allemandes les imposeront ou les prendront tout simplement par la force. La démission ou la cessation de service n'aurait d'autre conséquence que la reprise en main du personnel par les Allemands. Il faut éviter cela car la SNCB a l'obligation légale de garantir le service dans l'intérêt du pays et de la population (ravitaillement). Cela signifie concrètement que l'entreprise considère la prestation de service de type militaire à l'occupant comme un prix nécessaire à payer (les dirigeants de l'entreprise utilisent littéralement le terme «rançon») pour le maintien des transports et de l'approvisionnement en nourriture de la Belgique.

Cette argumentation est-elle correcte? La question n'est pas facile, et nous entrons ici en partie dans le domaine de la spéculation. Dans la conclusion du rapport, deux éléments essentiels de dérapage sont identifiés.

I. Des erreurs?

Une des lacunes importantes est l'absence d'un accord-cadre en 1940. Il n'existe aucune convention ni protocole entre la SNCB et l'occupant allemand, entre autres à propos des conditions de la collaboration. Un tel accord-cadre n'aurait pas été superflu pour une entreprise telle que la SNCB. Le directeur général Rulot s'oppose personnellement à toute forme de répartition des compétences.

On peut considérer que M. Rulot pense qu'une stratégie de présence affirmée de la SNCB sera bénéfique pour les Belges. Il a d'ailleurs en partie raison. En prenant intégralement en charge le service allemand en juin 1941, par exemple, la SNCB collabore certes plus étroitement

niet als een nieuw gegeven beschouwd, maar gewoon als de voortzetting van een al lang aanvaarde praktijk.

H. Welke argumentatie?

Welke redenering wordt er gehanteerd? Het directiecomité en de raad van bestuur menen dat de onderneming zich in een situatie van «feitelijke onmogelijkheid om te weigeren» bevindt. De verantwoordelijke secretaris-generaal (die de minister vervangt) en de juridische adviseurs van de NMBS gaan, globaal genomen, akkoord met dat standpunt (dat niet specifiek over de deportatietreinen gaat).

Het belangrijkste argument is dat er letterlijk geen alternatief is. De redenering is de volgende: als de NMBS weigert bepaalde diensten of uitrustingen te leveren, zal de Duitse militaire bezettingsmacht hen daartoe verplichten of zullen ze die gewoon onder dwang nemen. Verzaken aan de dienstverlening of ze stopzetten zou alleen maar tot gevolg hebben dat het personeel in handen komt van de Duitsers. Dat moet worden vermeden aangezien de NMBS de wettelijke verplichting heeft de dienst te verzekeren in het belang van het land en de bevolking (bevoorrading). Concreet betekent dat dat de onderneming de dienstverlening van militaire aard aan de bezetter als de noodzakelijke prijs beschouwt (de leidinggevenden van de onderneming spreken letterlijk over «tol») voor het behoud van het transport en de voedselbevoorrading van België.

Is die argumentatie juist? Dat is een geen gemakkelijke vraag, en we begeven ons hier voor een stuk op het terrein van de speculatie. In de conclusie van het verslag worden twee belangrijke elementen van ontsporing vastgesteld.

I. Fouten?

Een belangrijk manco betreft het ontbreken van een afsprakenkader in 1940. Er bestaat geen enkele overeenkomst of geen protocol tussen de NMBS en de Duitse bezetter, met name over de voorwaarden van de samenwerking. Een dergelijke overeenkomst, zou voor een bedrijf als de NMBS geen overbodige luxe zijn geweest. Directeur-generaal Rulot is zelf tegenstander van een soort bevoegdheidsverdeling.

Er kan aangenomen worden dat de heer Rulot denkt dat een ruime aanwezigheidspolitiek van de NMBS in het voordeel van de Belgen zal spelen. Hij heeft daarin trouwens voor een deel gelijk. Door het volledig overnemen van de Duitse dienstregeling in juni 1941 bijvoorbeeld,

avec l'occupant, mais elle crée simultanément bien plus de possibilités de résistance, en ralentissant les transports allemands ou en transmettant des renseignements.

En 1940, M. Rulot et sa direction semblent cependant ignorer le revers de la médaille. Cette année-là, la direction ne peut ou ne veut concevoir que l'absence totale d'accord-cadre entraînera un processus d'escalade incontrôlable, piloté par les Allemands.

Mais était-il réaliste d'espérer qu'un tel accord-cadre puisse être établi en 1940?

Bien qu'il s'agisse d'une spéculation raisonnée, M. Wouters pense que ce ne l'était pas. L'étude montre que durant l'été de 1940, la WVD n'accorde aucune importance aux intérêts du transport belge. La SNCB est pour elle une entreprise d'intérêt militaire allemand. Elle considère le personnel de la SNCB comme soumis au droit militaire allemand. Il ne semble exister aucune marge de protestation ou de négociation. En 1940, les protestations de principe se seraient très probablement soldées par une interdiction de fonction pour les directeurs et par un renforcement de la mainmise allemande sur le personnel belge. Force est toutefois de constater que le directeur général s'oppose à tout accord-cadre et que la direction, en 1940, ne semble nullement tenir compte du risque potentiel que présentent les prestations militaires. Par conséquent, elle ne tente même pas de fixer des conditions précises, quelles que soient les chances de succès. Cette méconnaissance totale des problèmes futurs dans le cadre d'une occupation peut pour le moins être considérée comme un manque de prévoyance de la part de la direction.

J. Une deuxième occasion manquée en 1942?

La direction laissera encore passer une opportunité plus tard, en fermant complètement les yeux sur la particularité des trains de déportation en 1941 (lors de la déportation de prisonniers politiques) ou en 1942 (lorsque des Juifs et ensuite des travailleurs forcés sont déportés). À nouveau, la direction rate une belle occasion de réagir. Selon l'analyse de M. Wouters, la marge de négociation, très réduite voire inexistante en 1940, est devenue nettement plus grande en 1942 et ce, pour les deux raisons suivantes:

- en 1942, la WVD (et la *Hauptverkehrsdirektion* qui lui succédera à partir de juin 1942) a moins de personnel et est nettement affaiblie: la dépendance envers la SNCB s'est fortement amplifiée. Les Allemands

werkt de NMBS weliswaar nauwer samen met de bezetter maar creëert het bedrijf tegelijk ook veel meer kansen voor verzet, door het Duitse verkeer te vertragen of inlichtingen door te geven.

De heer Rulot en zijn directie lijken echter in 1940 blind te zijn voor de keerzijde van die medaille. Wat de directie in 1940 niet kan of niet wil inzien, is dat het totale gebrek aan een afsprakenkader zal leiden tot een oncontroleerbaar escalatieproces, gestuurd door de Duitsers.

Was het echter realistisch te verwachten dat in 1940 zo'n afsprakenkader gemaakt kon worden?

Hoewel dat beredeneerde speculatie is, argumenteert de heer Wouters dat dit niet het geval was. Uit het onderzoek blijkt dat de WVD in de zomer van 1940 geen belang hecht aan de belangen van het Belgische vervoer. Voor de WVD, is de NMBS een bedrijf van militair Duits belang. De WVD beschouwt het personeel van de NMBS als vallende onder het Duitse militaire recht. Een marge voor protest of onderhandelingen lijkt er niet te zijn geweest. Principiële protesten in 1940 zouden hoogstwaarschijnlijk hebben geleid tot het ambtsverbod voor de directeurs en de versterking van de Duitse grip op het Belgische personeel. Toch moet er vastgesteld worden dat de directeur-generaal zich verzet tegen een afsprakenkader en dat de directie in 1940 helemaal geen rekening lijkt te houden met het potentiële gevaar van militaire prestaties. Het punt is bijgevolg dat zelfs geen poging ondernomen wordt om duidelijke voorwaarden vast te leggen, ongeacht het eventuele succes. Die totale miskennis van toekomstige problemen in het kader van een bezetting, kan toch een gebrek aan voorzienigheid worden genoemd vanuit de directie.

J. Een tweede gemiste kans in 1942?

Er is een tweede moment waarop de directie een kans mist. Het bijzondere van de deportatietreinen wordt helemaal niet herkend in 1941 (wanneer politieke gevangenen gedeporteerd worden) of in 1942 (wanneer Joden en daarna verplicht tewerkgestelden worden gedeporteerd). Hier wordt opnieuw een belangrijke kans gemist om te reageren. Volgens de analyse van de heer Wouters is de onderhandelingsmarge, die in 1940 nauwelijks of niet bestond, in 1942 substantieel groter geworden, om de volgende twee redenen:

- in 1942 heeft de WVD (en de opvolger vanaf juni 1942, met name de *Hauptverkehrsdirektion*) minder personeel en staan ze veel zwakker: de afhankelijkheid tegenover de NMBS is sterk toegenomen.

comptent sur le directeur général pour continuer à convaincre son personnel de coopérer loyalement;

- le pouvoir du directeur général s'est aussi considérablement accru en 1942. Par le biais de sa politique sociale, il assoit son pouvoir personnel et sa position de négociation vis-à-vis de l'occupant allemand. Le directeur général est d'ailleurs bien conscient de cette dynamique de pouvoir.

Le fait que le directeur général Rulot dispose bel et bien d'une marge de négociation en 1942 ressort de son refus d'exécuter la politique allemande dans une série de dossiers importants. Cette marge accrue est donc mise à profit, mais pas dans le dossier des trains de déportation.

Protester aurait-il eu un sens en 1942?

Selon l'analyse de M. Wouters, la WVD/HVD n'aurait jamais accepté que la SNCB refuse de continuer à faire circuler les trains de déportation. Pour la WVD/HVD, c'est toujours le gouvernement militaire et le droit militaire allemand qui priment. Néanmoins, un refus de la SNCB de faire circuler les trains de déportation en 1942 ou en 1943 aurait pu avoir pour effet de retarder ces trains. On constate d'ailleurs aussi que dans certains cas où la SNCB a opposé un refus (concernant le travail obligatoire du personnel de la SNCB ou l'intégration de pièces d'artillerie antiaérienne allemandes dans les trains), le pouvoir de l'occupant s'est heurté à ses limites. Par conséquent, si elle avait pris la décision de ne plus faire circuler les trains de déportation en 1942 ou 1943, la SNCB n'aurait pas pu empêcher que ces trains roulent, mais, selon toute vraisemblance, elle aurait pu fortement les ralentir.

K. Contexte additionnel – Résistance et opposition

M. Wouters évoque brièvement un autre élément important de l'histoire de la SNCB en temps de guerre, à savoir l'opposition et la résistance. Le rapport contient, pour la première fois, une synthèse systématique. Les lignes de force sont les suivantes. La résistance organisée au sein de l'entreprise est très présente et profondément imbriquée, y compris au sein des directions. Cette résistance s'illustre dans des sabotages (mineurs) et surtout dans le renseignement. Un soutien financier est accordé aux clandestins, aux réfractaires au travail et à certains groupes de résistance. En 1944, le directeur général prépare un plan de grève nationale en cas d'invasion alliée.

De Duitsers rekenen op de directeur-generaal om zijn personeel te blijven overtuigen van de loyale samenwerking;

- de machtspositie van de directeur-generaal is in 1942 ook sterk toegenomen. Via zijn sociale politiek, versterkt hij zijn persoonlijke machtspositie en onderhandelingspositie tegenover de Duitse bezetter. De directeur-generaal is zich trouwens ook bewust van deze machtsdynamiek.

Dat de directeur-generaal Rulot in 1942 wel degelijk beschikt over onderhandelingsmarge, blijkt uit het feit dat hij in een aantal belangrijke dossiers ook weigert de Duitse politiek uit te voeren. Die toegenomen marge wordt dus wel gebruikt, maar niet in het dossier van de deportatietreinen.

Had een protest in 1942 zin gehad?

Volgens de analyse van de heer Wouters zou de WVD/HVD een weigering van de NMBS om nog deportatietreinen uit te voeren, nooit geaccepteerd hebben. De WVD/HVD gaat altijd uit van het absolute primaat van de militaire overheid en het Duitse militaire recht. Niettemin had een weigering in 1942 of 1943 van de NMBS om de deportatietreinen uit te voeren, deze treinen wel kunnen vertragen. We zien dat namelijk ook bij bepaalde andere weigeringen (de verplichte tewerkstelling van NMBS-personeel, het Duitse luchtafweergeschut in treinen) de bezetter botst op de eigen grenzen. Een beslissing in 1942 of 1943 om de deportatietreinen niet langer uit te voeren, had deze treinen dus niet tegengehouden, maar hoogstwaarschijnlijk wel behoorlijk kunnen vertragen.

K. Bijkomende context – Verzet en oppositie

De heer Wouters haalt kort een ander belangrijk element van de geschiedenis van de NMBS in oorlogstijd aan, namelijk de oppositie en het verzet. Dit verslag bevat voor de eerste keer een systematische synthese. De krachtlijnen zijn de volgende. Het georganiseerde verzet bij de onderneming is zeer aanwezig en diep ingebed, ook bij de directies. Dat verzet is te zien in de (kleinere) sabotages en vooral in de inlichtingen. Er wordt financiële steun verleend aan onderduikers, aan werkweigeraars en aan sommige verzetsgroepen. In 1944 bereidt de directeur-generaal een nationaal stakingsplan voor voor het geval van een invasie door de geallieerden.

À partir de 1943, une campagne systématique, visant à maintenir la production et le service à un niveau artificiellement bas se développe dans toute l'entreprise. Il y a chaque jour des retards massifs, des sabotages mineurs, des fraudes d'envergure au niveau des heures de service et des reports dans la production. On assiste à un absentéisme massif du personnel soutenu par les cadres. En 1944, en concertation avec la Société Générale, les travaux de réparation de certains ponts sont retardés.

La direction a également ouvertement refusé d'exécuter les ordres allemands suivants:

- le travail obligatoire du personnel de la SNCB en Allemagne;
- l'intégration de canons antiaériens dans les rames belges.

En outre, la direction refuse de licencier le personnel condamné par le tribunal militaire allemand et de transmettre aux Allemands les dossiers du personnel sanctionné.

La politique de recrutement mérite également d'être mentionnée. Pas moins de vingt-cinq mille personnes sont recrutées pendant l'Occupation. Ce nombre impressionnant est une application *de facto* de la doctrine Galopin (soustraire les travailleurs à la mise au travail en Allemagne) et constitue l'un des plus grands succès de la politique de présence de la direction de la SNCB. Cette vaste campagne de recrutement ne peut se faire que parce qu'il s'agit d'un cheval de bataille pour la direction de la SNCB.

L. Pourquoi n'y a-t-il pas eu de résistance aux déportations?

Aussi difficile que cela soit à imaginer aujourd'hui, les convois de la déportation constituent un véritable angle mort. Pour l'entreprise, il s'agit littéralement d'une partie insignifiante et négligeable dans le cadre de ses prestations à caractère militaire beaucoup plus vastes. Les convois de la déportation ne sont littéralement pas au cœur des préoccupations de la direction, du conseil d'administration, de la grande industrie ou des secrétaires généraux.

Pour la résistance organisée, les convois de la déportation ne constituent pas une priorité. La résistance se préoccupe avant tout de saboter les transports militaires: troupes allemandes, armes et munitions. Cela correspond d'ailleurs tout à fait à la priorité des Alliés,

Vanaf 1943 groeit binnen de hele onderneming een systematische campagne om de productie en de dienst op een kunstmatig laag niveau te houden. Er zijn dagelijks massale vertragingen, kleinere sabotageacties, omvangrijke fraude met diensturen en vertragingen in de productie. We zien een massaal absentéisme van het personeel dat wordt gesteund door de kaders. In 1944 worden de herstelwerken aan sommige bruggen, in overleg met de Generale Maatschappij, vertraagd.

De directie weigerde eveneens openlijk de volgende Duitse bevelen op te volgen:

- de verplichte tewerkstelling van NMBS-personeel in Duitsland;
- de installatie van luchtafweerkanonnen in Belgische rijtuigen.

Bovendien weigert de directie om het personeel dat veroordeeld is door een Duitse militaire rechtbank te ontslaan en de dossiers van het bestrafte personeel aan de Duitsers te bezorgen.

Het rekruteringsbeleid verdient eveneens vermeld te worden. Niet minder dan vijfentwintigduizend mensen worden aangeworven tijdens de bezetting. Dat indrukwekkende aantal is een *de facto* toepassing van de Galopin-doctrine (behoeden van de werknemers voor de tewerkstelling in Duitsland) en vormt een van de grootste successen van de aanwezigheidspolitiek van de NMBS-directie. Die brede rekruteringscampagne kan slechts plaatsvinden omdat het een stokpaardje vormt voor de NMBS-directie.

L. Waarom is er geen verzet tegen de deportaties?

Hoewel we ons dat vandaag zeer moeilijk kunnen inbeelden, vormen de deportatiekonvoien een echte blinde vlek. Voor de onderneming gaat het letterlijk om een verwaarloosbaar gedeelte in het kader van haar veel omvangrijkere prestaties van militaire aard. De deportatiekonvoien zijn geen hoofdbekommernis van de directie, de raad van bestuur, de grootindustrie of de secretarissen-generaal.

Voor het georganiseerde verzet vormen de deportatiekonvoien geen prioriteit. Het verzet houdt zich in de eerste plaats bezig met het saboteren van militaire transporten: Duitse troepen, wapens en munitie. Dat stemt trouwens helemaal overeen met de prioriteit van

où tout est mis en œuvre pour vaincre militairement le Troisième Reich.

Le sabotage des convois de déportation est en outre considéré comme trop dangereux, trop difficile à mettre en œuvre et, finalement, comme ne valant pas la peine. La résistance ne dispose que de très peu d'hommes et de ressources: ceux-ci sont généralement déployés de manière stratégique contre les points faibles du système allemand, et les convois de la déportation n'en font pas partie.

M. Impact financier de l'Occupation

Sur le plan du contexte général, M. Wouters aborde ensuite l'impact financier de l'Occupation. La guerre a pesé sur les finances de la SNCB. Cette dernière clôture l'année 1944 avec un déficit cumulé de près de 3 000 (2 999,9) millions de francs belges, dont 72,5 % ont été accumulés au cours des quatre années de guerre. En outre, ces 72,5 % ne comprennent même pas ce que la SNCB appelle les frais d'occupation.

Ces frais d'occupation incluent, dans l'ordre, le coût du transport régulier en Belgique sur ordre allemand, une partie des frais de gestion du réseau belge incombant aux Allemands et les frais de réparation du matériel roulant réquisitionné. La réparation des dommages causés aux infrastructures n'est pas non plus incluse dans ces 72,5 %. Ce coût de réparation, estimé à 1 132 millions de francs belges à la fin de 1944, est pris en charge par l'État belge au titre des dommages de guerre. Au début de l'année 1945, la SNCB estime elle-même le coût total de l'Occupation à 4 926 millions de francs belges, dont 62,5 % spécifiquement pour l'organisation des transports réguliers sur le réseau belge pour le compte de l'Allemagne.

N. Épuration

Les déportations n'ont pas du tout été prises en considération lors de l'épuration d'après-guerre: ni dans les enquêtes judiciaires et les procès d'après-guerre, ni dans les procédures disciplinaires administratives au sein de l'entreprise. Les trains de déportation ne sont jamais mentionnés explicitement dans les articles de la presse résistante, ni dans les nombreuses plaintes contre la direction recueillies au sein de l'entreprise. Ce constat édifiant illustre encore une fois qu'à l'époque – aussi difficile à imaginer que cela puisse paraître aujourd'hui –, la participation à l'organisation des trains de déportation a manifestement été jugée naturelle et inévitable, y compris par la résistance.

de geallieerden, waar alles in het werk wordt gesteld om het Derde Rijk militair te verslaan.

De sabotage van deportatiekonvoien wordt bovendien beschouwd als te gevaarlijk, te moeilijk en tot slot, als niet de moeite waard. Het verzet beschikt slechts over weinig mensen en middelen: zij worden over het algemeen strategisch ingezet tegen zwakke punten in het Duitse systeem, en de deportatiekonvoien maken daar geen deel van uit.

M. Financiële impact van de bezetting

In termen van de algemene context, gaat de heer Wouters vervolgens in op de financiële impact van de bezetting. De oorlog heeft een negatieve impact op het financiële huishouden van de NMBS. De NMBS sluit 1944 af met een geaccumuleerd tekort van bijna 3 000 (2 999,9) miljoen Belgische frank. Daarvan is 72,5 % opgebouwd tijdens de vier oorlogsjaren. Die 72,5 % staat dan ook nog los van wat de NMBS de bezettingskosten noemt.

Die bezettingskosten zijn achtereenvolgens: de kosten van het reguliere verkeer in Duitse opdracht binnen België, een deel van de Duitse beheerskosten van het Belgische net en de kosten van het herstel van rollend materieel dat in beslag genomen wordt. Ook het herstel van de infrastructuur zit niet in dat bedrag. De kosten voor het herstel van deze schade, naar schatting 1 132 miljoen Belgische frank eind 1944, worden als oorlogsschade door de Belgische Staat gedragen. De NMBS schat zelf begin 1945 de totale bezettingskosten op 4 926 miljoen Belgische frank, waarvan 62,5 % specifiek de kosten betreft voor het uitvoeren van de reguliere transporten in Duitse opdracht binnen België.

N. Zuiveringen

De deportaties speelden geen enkele rol tijdens de naoorlogse zuiveringen: niet tijdens de naoorlogse gerechtelijke onderzoeken en processen, en niet tijdens de administratieve tuchtprocedures binnen het bedrijf. Ook in de verzetskranten, of vanuit de vele klachten die vanuit het bedrijf werden verzameld tegen de directie, worden de deportatietreinen nooit uitdrukkelijk vermeld. Dit opmerkelijke feit illustreert andermaal het al vermelde gegeven – iets wat men zich vandaag nog maar moeilijk kan voorstellen – namelijk dat in die tijdsperiode de samenwerking aan de deportatietreinen blijkbaar werd beschouwd als evident en onvermijdelijk, ook door het verzet.

O. Responsabilité?

Dans le rapport, lorsqu'on parle de responsabilité, on vise exclusivement la responsabilité dans le contexte historique spécifique (tel qu'il se trouve décrit dans le rapport). Cela crée assurément un champ de tension parce que notre approche actuelle du passé est dominée par une quête de justice et peut parfois se heurter aux nombreuses contradictions de la réalité historique.

C'est pourquoi, dans la conclusion finale du rapport, on clarifie le terme de «responsabilité», soulignant qu'il y a une distinction entre la responsabilité individuelle et la responsabilité collective.

Dans quelle mesure peut-on réellement parler d'une liberté de choix durant l'Occupation?

Qu'en est-il du principe de légalité? En ce qui concerne la SNCB, le tribunal militaire belge et les autorités publiques se sont prononcés entre 1944 et 1949, 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. En tant qu'historien, M. Wouters tient à attirer l'attention sur le fait que, même si ces procédures sont aussi critiquées dans le rapport, des évaluations judiciaires et administratives ont bel et bien été réalisées.

La responsabilité suppose aussi 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 de l'existence de centres de mise à mort dans 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, en particulier envers les Juifs. Pour toutes ces raisons, le terme «responsabilité» dans la conclusion n'implique nullement un jugement d'ordre juridique, moral ou politique.

P. La responsabilité concrète: N. Rulot

Le directeur général Narcisse Rulot porte à l'évidence une grande responsabilité individuelle dans les choix faits ou non faits. Il voit son pouvoir de décision formel personnel s'accroître considérablement après mai 1940, bien au-delà de la compétence légale qui était la sienne. On peut clairement parler d'un technocrate autoritaire

O. Verantwoordelijkheid?

Wanneer in het rapport gesproken wordt over verantwoordelijkheid, gaat het uitsluitend om verantwoordelijkheid geplaatst binnen de specifieke historische context (zoals die in het rapport ook uiteengezet wordt). Dat creëert zeker een spanningsveld, omdat onze hedendaagse omgang met het verleden gedomineerd wordt door een zoektocht naar rechtvaardigheid. Dat botst soms met de vele tegenstrijdigheden van de historische realiteit.

Daarom wordt in het eindbesluit van het rapport de term «verantwoordelijkheid» gekaderd: met name het onderscheid tussen individuele en collectieve verantwoordelijkheid.

In hoeverre was er tijdens de bezetting *werkelijk* sprake van keuzevrijheid?

Wat met het legaliteitsbeginsel? Wat de NMBS betreft, hebben het Belgische militaire gerecht en de publieke overheden zich tussen 1944 en 1949 in een grote reeks gerechtelijke processen en administratieve tuchtonderzoeken al uitgesproken over de juridische en bestuurlijke verantwoordelijkheden van het personeel, de directie en de politieke voogdijoverheden. Hoewel het rapport zich ook kritisch uitspreekt over deze procedures, wenst de heer Wouters als historicus wel te wijzen op het feit dat er al gerechtelijke en administratieve evaluaties zijn gebeurd.

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, zeker tegenover de Joden, wel degelijk algemeen aanwezig waren. Om al deze redenen houdt de term «verantwoordelijkheid» in dit besluit op geen enkele manier een juridisch, moreel of politiek oordeel in.

P. De concrete verantwoordelijkheid: N. Rulot

Het is duidelijk dat directeur-generaal Narcisse Rulot een grote individuele verantwoordelijkheid draagt voor de (niet) gemaakte keuzes. Zijn formele macht neemt na mei 1940 aanzienlijk toe en is veel groter dan zijn wettelijk omschreven bevoegdheid. Hij is duidelijk een autoritaire technocraat (wat nog iets heel anders is dan

(ce qui est encore bien différent de ce que l'on entend par collaborateur) qui profite de l'Occupation pour prendre, indépendamment de toute tutelle politique et sans concertation sociale, des décisions d'une portée telle qu'elles nécessiteraient en temps normal des années de concertation. N. Rulot domine le conseil d'administration ou le comité permanent et son comité de direction.

Les erreurs éventuelles qui ont pu être commises ne sauraient pour autant être considérées comme relevant de la seule responsabilité individuelle de M. Rulot. Il dispose certes d'un grand pouvoir de décision individuel mais il opère dans un contexte plus large. Deux éléments essentiels doivent être pris en compte à cet égard:

- l'angle mort concernant les déportations, difficilement compréhensible aujourd'hui, se manifeste à un niveau collectif général. Les trains de déportation ne sont jamais évoqués, il n'y a aucune protestation de principe de la part du personnel et même la résistance impressionnante au sein de l'entreprise ne s'intéresse pas particulièrement aux trains de déportation. On ne peut donc pas dire que le directeur général ignorent de nombreux signaux d'alarme. Au contraire, il agit dans un silence collectif assourdissant sur la question des trains de déportation;
- M. Rulot est un technocrate qui fait usage du pouvoir accru dont il dispose mais est aussi un fonctionnaire expérimenté qui, dans les dossiers de principe importants, cherche toujours à obtenir un aval formel auprès du conseil d'administration, du secrétaire général du département Communications et Transports, qui remplace le ministre, et auprès de conseillers juridiques. Or, il apparaît qu'à chaque moment crucial, l'ensemble de ces acteurs lui font savoir de manière implicite ou parfois explicite qu'il doit poursuivre la politique de collaboration et qu'il peut être amené dans certains cas à devoir accepter des actes manifestement répréhensibles. L'exemple le plus frappant à cet égard, donné dans le rapport et cité aussi dans la conclusion, concerne la réparation du matériel roulant allemand dans les ateliers. Le fait que M. Rulot ait toujours eu la conviction que sa politique recueillait l'adhésion des secrétaires généraux compétents et restait globalement dans les limites du cadre légal belge imposé est parfaitement compréhensible.

Le directeur général Rulot était un représentant du système belge d'avant-guerre des années 1930 et a continué à fonctionner, pendant l'Occupation, ainsi qu'il avait été conditionné à le faire, c'est-à-dire en se fondant sur une vision technocratique, tout en étant toujours bien attentif aux signaux que la politique et la grande industrie lui

een collaborateur) die profiteert van de bezetting, om los van politieke voorgedij en los van sociaal overleg verregaande beslissingen te nemen die in normale omstandigheden jarenlang overleg zouden vergen. De raad van bestuur/bestendig comité en zijn directieraad worden door hem gedomineerd.

Toch kunnen eventuele fouten niet uitsluitend een individuele verantwoordelijkheid van de heer Rulot genoemd worden. Ondanks zijn grote individuele beslissingsmacht, opereert hij in een bredere context. Twee elementen zijn essentieel:

- de zogenaamde «blinde vlek» voor de deportaties, die vandaag zo moeilijk te vatten is, bestaat op een algemeen collectief niveau. De deportatietreinen worden nooit besproken, er zijn geen principiële protesten van het personeel en zelfs het indrukwekkende verzet in het bedrijf heeft geen 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;
- de heer Rulot is een technocraat die zijn toegenomen macht ook gebruikt, maar hij is ook een ervaren ambtenaar die in het kader van alle belangrijke principe dossiers expliciet dekking zoekt bij de raad van bestuur, bij de secretaris-generaal van het departement Communicatie en Transport, die de minister vervangt, en bij juridische adviseurs. Nu blijkt dat al die actoren hem op elk cruciaal moment de impliciete of soms expliciete boodschap geven dat hij de samenwerkingspolitiek moet voortzetten en soms dat hij manifest strafbare zaken moet accepteren. Het meest duidelijke voorbeeld dat in het rapport wordt gegeven en ook in het besluit wordt aangehaald, betreft het herstel van Duits rollend materieel in de werkplaatsen. Het is in dat verband volkomen begrijpelijk dat de heer Rulot altijd gedacht heeft dat zijn beleid de goedkeuring had van de bevoegde secretarissen-generaal en globaal binnen het opgelegde Belgische wettelijk kader bleef.

Directeur-generaal Rulot was een exponent van het vooroorlogse Belgische systeem van de jaren 1930 en bleef tijdens de bezetting functioneren zoals hij was geconditioneerd: vanuit een technocratische visie, maar wel telkens zeer goed lettend op de signalen die de politiek en de grootindustrie hem gaven. Er dient

adressaient. À cet égard, il convient de faire remarquer que les prescriptions légales sur ce que la SNCB devait faire en temps de guerre étaient entièrement fondées sur le modèle suivi durant la Première Guerre mondiale et que la préparation politique était donc très insuffisante. Durant l'Occupation, la SNCB met en œuvre une politique qui est totalement conforme à celle menée par les pouvoirs publics belges. En ce sens, il n'est pas correct d'imputer la responsabilité de cette situation à une personne voire à une entreprise déterminée. Les décisions prises au sein de la SNCB ne peuvent se comprendre qu'à la lumière de la responsabilité collective plus large des autorités industrielles et publiques belges en temps de guerre.

Le rapport n'en précise pas moins clairement que la question de la culpabilité n'est pas simple à trancher. Le schéma d'interprétation de la notion pénale de «collaboration» par exemple, ne s'applique pas à la SNCB.

M. Wouters conclut en disant que le rapport n'apporte pas de réponses. Il a pour but de livrer des éclairages sur un passé complexe, pas de fournir des réponses simples à quelques questions simples. En tant qu'historien, M. Wouters dit avoir la conviction que l'on ne peut tirer de vrais enseignements du passé qu'en le regardant en face dans toute sa complexité contradictoire.

III. ÉCHANGE DE VUES

A. Réunion du 18 décembre 2023

1) *Questions et réflexions des sénateurs*

Mme Masai souligne à quel point les résultats de cette étude sont intéressants, passionnants, mais aussi tragiques. Il est difficile aujourd'hui d'entendre les raisons pour lesquelles la SNCB n'a pas été plus réticente à effectuer ces transports de personnes. On aurait évidemment voulu qu'il en soit autrement.

Cette étude fournit en tout cas des éléments nouveaux intéressants pour étayer encore le devoir de mémoire.

Mme Laruelle se dit très satisfaite du travail qui a été réalisé, et ce en dépit parfois du manque d'archives. Elle s'étonne d'ailleurs de la destruction d'archives que M. Wouters présente comme une pratique courante. Par contre, le tableau contenant des listes de tarifs est présenté comme récemment découvert. Celui-ci provient-il de l'ouverture des archives de la SNCB ou d'ailleurs?

hierbij opgemerkt te worden dat de wettelijke voorschriften over wat de NMBS moest doen in oorlogstijd, volledig gebaseerd waren op het model van de Eerste Wereldoorlog, en dat de politieke voorbereiding dus hopeloos onvoldoende was. De NMBS voert tijdens de bezetting een beleid uit dat zich volledig conformeert aan het Belgische overheidsbeleid. In die zin is het niet correct om de verantwoordelijkheid tot één persoon of zelfs één bedrijf te reduceren, de beslissingen van dit bedrijf kunnen enkel maar goed begrepen worden door te kijken naar de ruimere collectieve verantwoordelijkheid van de Belgische industriële en publieke gezagdragers in oorlogstijd.

Toch maakt het rapport hopelijk duidelijk dat hier geen eenvoudige schuldvraag voorligt. Het interpretatieschema van bijvoorbeeld het strafrechtelijke begrip «collaboratie», is niet van toepassing op de NMBS.

De heer Wouters besluit dat dit rapport geen antwoorden biedt. Het doel van dit rapport is geweest om niet te stoppen bij eenvoudige antwoorden op enkele eenvoudige vragen. Het doel is inzicht te geven in een complex verleden. Het is de overtuiging van de heer Wouters als historicus dat echte lessen enkel kunnen getrokken worden door het verleden in alle tegenstrijdige complexiteit recht in de ogen te kijken.

III. GEDACHTEWISSELING

A. Vergadering van 18 december 2023

1) *Vragen en opmerkingen van de senatoren*

Mevrouw Masai benadrukt dat de resultaten van deze studie bijzonder interessant en boeiend, maar tegelijkertijd ook tragisch zijn. Het is vandaag moeilijk te vatten waarom de NMBS niet terughoudender is geweest om deze transporten van personen uit te voeren. Uiteraard hadden we dat liever anders gezien.

Deze studie reikt in elk geval enkele interessante nieuwe elementen aan om de herinneringsplicht verder te onderbouwen.

Mevrouw Laruelle is erg tevreden over het geleverde werk, ook al waren er in sommige gevallen geen archieven voorhanden. Ze is ook verbaasd over de vernietiging van archieven, wat de heer Wouters omschrijft als een gangbare praktijk. Anderzijds wordt de tabel met tarieflijsten voorgesteld als een «recent ontdekt» document. Is dit stuk afkomstig van de NMBS-archieven die werden opengesteld of van elders?

M. Wouters a indiqué que les termes «convois de déportation» n'étaient pas du tout utilisés à l'époque. En 1940, il n'y a aucune discussion au sein du conseil d'administration et des organes de décision de la SNCB au sujet de ces convois. Est-ce voulu? Les responsables n'étaient-ils pas au courant ou ne voulaient-ils pas savoir?

Après la guerre, le directeur général Rulot a été poussé à remettre sa démission par le ministre de l'époque. Des responsabilités ont-elles été établies à ce moment? Des actions ont-elles été entreprises?

Enfin, M. Wouters considère-t-il que le travail des historiens sur ce sujet est terminé ou subsiste-t-il des zones d'ombre qui pourraient être explorées?

M. Anciaux constate que l'étude révèle que de nombreuses archives ont disparu ou ont été volontairement détruites, et que les archives restantes ont fourni peu de renseignements. Il se demande si cela s'explique par le fait que les déportations des Juifs et des Roms n'ont pas ou guère retenu l'attention et suscité d'intérêt. Ces déportations ont-elles été considérées comme le prix à payer pour maintenir une bonne collaboration?

La résistance qui s'est développée fortement au sein de l'entreprise à partir de 1943 s'est traduite par des actions de sabotage, mais celles-ci ne visaient pas les trains de déportation. Les actions de sabotage contre les déportations des Juifs et des Roms étaient-elles considérées par les organisations de la résistance comme moins importantes que la lutte contre les Allemands?

La troisième question de M. Anciaux concerne le fait qu'après la libération, l'opinion publique et la presse se sont peu intéressées aux trains de déportation. Ces déportations de Juifs et de Roms n'avaient-elles donc pas d'importance pour la population et la presse?

M. Anciaux termine par une question relative à la politique de collaboration, menée dans l'intérêt de la population: les populations juives et roms étaient-elles considérées comme une portion négligeable de la population et ont-elles servi de monnaie d'échange pour obtenir une certaine souplesse de la part de l'occupant allemand?

Comme les intervenants précédents, M. Eerdekens s'interroge sur la destruction des archives. Celle-ci a-t-elle été volontaire? Ou est-ce un effet du temps, la conséquence de bombardements, d'inondations?

La rémunération pour les convois a-t-elle été demandée par la SNCB ou le montant a-t-il été proposé par

De heer Wouters wees erop dat de term «deportatiekonvoien» destijds helemaal niet werd gehanteerd. In 1940 was er binnen de raad van bestuur of de besluitvormingsorganen van de NMBS geen enkele discussie over deze konvoien. Was dit bewust? Waren de verantwoordelijken niet op de hoogte of wilden ze het niet weten?

Na de oorlog werd directeur-generaal Rulot door de toenmalige minister gedwongen ontslag te nemen. Werden er op dat moment verantwoordelijkheden vastgesteld? Werde er actie ondernomen?

Vindt de heer Wouters tot slot dat het werk van historici over dit onderwerp voltooid is, of bestaan er nog grijze zones die onderzocht zouden kunnen worden?

De heer Anciaux stelt vast dat uit het onderzoek blijkt dat er veel archieven verdwenen of bewust vernietigd zijn, en dat de overgebleven archieven weinig informatie opleverden. Spreker vraagt of dit samenhangt met het feit dat er weinig of geen aandacht of belang werd gehecht aan de deportaties van Joden of Roma. Werde dit beschouwd als de prijs die betaald moest worden om de goede samenwerking te bewaren?

Het verzet dat binnen het bedrijf vanaf 1943 sterk toenam, blijkt uit sabotageacties, maar deze waren niet gericht tegen de deportatietreinen. Werde het saboteren van de deportaties van Joden of Roma door de verzetsorganisaties als ondergeschikt beschouwd aan de strijd tegen de Duitsers?

Een derde vraag betreft het feit dat er, na de bevrijding, binnen de publieke opinie en de pers weinig aandacht werd besteed aan de deportatietreinen. Vond de bevolking en de pers het dan niet belangrijk dat er Joodse mensen en Roma waren weggevoerd?

Een laatste vraag betreft de samenwerkingspolitiek, gevoerd in het belang van de bevolking: beschouwden de Joodse bevolking en Roma als een onbelangrijk deel van die bevolking, en werden zij gebruikt als pasmunt om vanwege de Duitse bezetter enige soepelheid te verkrijgen?

Net als de vorige sprekers heeft de heer Eerdekens vragen over de vernietiging van de archieven. Is dit doelbewust gebeurd? Of was het een gevolg van het verstrijken van de tijd, van bombardementen, overstromingen, enz.?

Heeft de NMBS om de vergoeding voor de konvoien gevraagd of werd het bedrag voorgesteld door de

l'autorité d'occupation? Le membre estime que la réponse à cette question change toute l'intention dans les rapports contractuels.

N'y a-t-il pas une contradiction entre la constatation que, à partir de 1942, le régime nazi n'était plus en mesure d'organiser les convois et l'affirmation selon laquelle si la SNCB ne l'avait pas fait, cela aurait renforcé l'emprise allemande? M. Wouters a aussi indiqué que cette réquisition était basée sur le droit militaire allemand. Quid du droit international de la guerre?

M. Wouters s'est montré très prudent au sujet d'une éventuelle responsabilité. Il a néanmoins évoqué une impossibilité de refuser, un risque de reprise par les autorités allemandes, l'absence de tentative de la SNCB de résister. La SNCB est-elle, selon M. Wouters, complice ou co-auteur, sachant qu'un complice apporte une aide sans laquelle le crime aurait quand même pu être réalisé et qu'un co-auteur apporte une aide sans laquelle le crime n'aurait pas pu être réalisé?

M. Vanlouwe se dit impressionné par la présentation du rapport et déclare que d'autres questions seront peut-être posées lorsque les membres de la commission auront pu consulter le rapport complet. Le nombre de personnes déportées parmi différents groupes de population peut être qualifié d'impressionnant, mais M. Wouters a ensuite précisé que l'occupant avait versé plus de 50 millions de francs belges. Il a ajouté avoir toujours supposé que l'occupant militaire avait réquisitionné ces trains, mais il apparaît aujourd'hui que ce service a été grassement rémunéré.

Il paraît difficilement concevable que l'argent tâché de sang perçu par la SNCB en temps de guerre, qui atteint le montant exorbitant de 50 millions de francs belges, n'apparaisse que dans un unique tableau. Les accords verbaux conclus entre M. Rulot et l'occupant allemand ont dû se concrétiser dans des notes et directives pratiques, et il est pour le moins étrange que l'on n'en trouve trace nulle part. Certaines archives ont-elles été détruites volontairement?

En visitant des camps d'extermination en Pologne, l'intervenant a constaté que de nombreuses archives contenant des listes de personnes avaient été détruites. À la demande de qui les archives belges ont-elles été détruites? Le directeur général, Narcisse Rulot, dont la responsabilité individuelle est largement engagée, ne

bezetter? Het lid is van mening dat het antwoord op deze vraag de hele opzet van de contractuele relatie verandert.

Is de vaststelling dat het naziregime vanaf 1942 niet meer in staat was om de konvoien te organiseren niet in tegenspraak met de bewering dat indien de NMBS dat niet had gedaan, dit de Duitse greep zou hebben versterkt? De heer Wouters gaf ook aan dat deze opeising gebaseerd was op het Duitse militaire recht. Hoe zit het met het internationaal oorlogsrecht?

De heer Wouters stelde zich uiterst voorzichtig op wat een eventuele verantwoordelijkheid betreft. Hij vermeldde echter de onmogelijkheid om te weigeren, het risico dat de Duitse autoriteiten de zaak zouden overnemen en het feit dat de NMBS geen enkele poging heeft ondernomen om zich te verzetten. Is de NMBS volgens de heer Wouters medeplichtige of mededader, aangezien een medeplichtige hulp verleent zonder welke het misdrijf toch uitgevoerd had kunnen worden en een mededader hulp verleent zonder welke het misdrijf niet uitgevoerd had kunnen worden?

De heer Vanlouwe verklaart onder de indruk te zijn van de presentatie van dit rapport, en stelt dat er mogelijk nog vragen zullen volgen nadat de commissieleden het volledige rapport hebben kunnen raadplegen. De aantallen van de verschillende bevolkingsgroepen die gedeporteerd werden, is indrukwekkend te noemen, maar vervolgens gaf de heer Wouters aan dat er meer dan 50 miljoen Belgische frank betaald werd door de bezetter. Spreker gaf aan steeds verondersteld te hebben dat deze treinen door de militaire bezetter werden opgevorderd, maar nu blijkt dat er aanzienlijke bedragen betaald werden voor een dergelijke dienstverlening.

Het lijkt moeilijk aanneembaar dat wanneer er in oorlogstijd een gigantisch bedrag van 50 miljoen Belgische frank aan bloedgeld door de NMBS in ontvangst wordt genomen, dat dit enkel terug te vinden zou zijn in één enkele tabel. De mondelinge afspraken tussen de heer Rulot en de Duitse bezetter moeten toch ook hun weerslag hebben gehad in praktische nota's of richtlijnen, en het is op zijn minste vreemd te noemen dat hierover niets terug te vinden is. Zijn er doelbewust archieven vernietigd?

Bij het bezoeken van vernietigingskampen in Polen heeft spreker vastgesteld dat er uitgebreide archieven met personenlijsten werden vernietigd. In wiens opdracht werden de Belgische archieven vernietigd? Kreeg de directeur-generaal Narcisse Rulot, die een grote individuele verantwoordelijkheid draagt, geen tegenstand

s'est-il heurté à aucune opposition au sein du conseil d'administration ou de son comité de direction lorsqu'il a cherché à faire couvrir politiquement ses décisions? Ne peut-on considérer qu'il a cherché à se faire couvrir par une instance publique collaboratrice? Existait-il des contacts entre la direction ou le conseil d'administration et le gouvernement en exil, réfugié à Londres?

S'agissant de la différence juridique entre un complice et un co-auteur, un dossier pénal a-t-il été ouvert dans l'après-guerre à l'encontre de M. Rulot, de son comité de direction ou du conseil d'administration de la SNCB?

L'étude a-t-elle permis de savoir si l'absence d'un accord-cadre entre la direction de la SNCB et l'occupant allemand était un choix délibéré? Les preuves tangibles d'une telle collaboration auraient-elles aussi été détruites?

Mme Brouwers déclare que le fait que l'occupant ait payé 50 millions de francs belges à la SNCB jette un nouvel éclairage sur les faits. On peut difficilement imaginer les effets que peut avoir la peur sur les individus en de tels instants. Cela pourrait-il expliquer les zones d'ombre et le mutisme collectif? Comment appréhender la responsabilité individuelle de M. Rulot qui, selon la présentation, s'inscrivait dans une forme plus large de mutisme et dans une absence totale de cadres décisionnels et d'accords-cadres? De tels cadres existent-ils aujourd'hui dans l'hypothèse où une guerre se déclarerait? L'État est-il tenu d'élaborer de tels cadres? Comment éviter un tel mutisme collectif à l'avenir? Comment éviter que l'histoire se répète?

Mme Genot souligne à quel point les résultats de l'étude qui viennent d'être présentés sont difficiles à entendre pour nous qui connaissons l'histoire, qui savons vers quelle destination partaient les convois ferroviaires. Il faut bien sûr se replacer dans le contexte historique; néanmoins, la sénatrice se dit bouleversée d'entendre que les convois constituaient une sorte d'angle mort, qu'il y avait d'autres priorités, notamment soustraire la majorité au travail obligatoire, et ce donc au détriment des minorités. Elle demande à partir de quel moment la destination des convois a été connue.

La membre s'indigne aussi d'apprendre que soixante-et-une communes ont été réticentes à donner accès à leurs archives.

binnen de raad van bestuur of zijn directieraad, wanneer hij politieke dekking zocht voor zijn beslissingen? Was dit geen geval van dekking zoeken bij een collaborerende overheidsinstantie? Waren er contacten tussen de directie of de raad van bestuur en de regering in ballingschap, die zich in Londen bevond?

Wat het juridische onderscheid tussen medeplichtigheid en mededaderschap betreft: is er in de naoorlogse periode ooit een straf dossier opgestart tegen de heer Rulot, tegen zijn directieraad of tegen de raad van bestuur van de NMBS?

Is uit het onderzoek gebleken of het ontbreken van een afsprakenkader tussen de directie van de NMBS en de Duitse bezetter een doelbewuste beslissing was? Zouden uitdrukkelijke bewijzen van een dergelijke samenwerking ook vernietigd zijn?

Mevrouw Brouwers geeft aan dat het bedrag van 50 miljoen Belgische frank aan betalingen door de bezetter aan de NMBS toch een nieuw inzicht in de materie oplevert. Het is moeilijk zich voor te stellen wat angst veroorzaakt bij mensen op dergelijke ogenblikken. Zou dit de blinde vlekken en het collectief stilzwijgen kunnen verklaren? Hoe moet er omgegaan worden met de individuele verantwoordelijkheid van de heer Rulot, die volgens de presentatie ingebed was in een bredere vorm van stilzwijgen, en in een geheel ontbreken van beslissings- en afsprakenkaders? Bestaan er tegenwoordig dergelijke kaders ter voorbereiding op het uitbreken van een oorlog? Is de overheid verplicht om dergelijke kaders te voorzien? Hoe kan een dergelijk collectief stilzwijgen in de toekomst vermeden worden? Hoe kan vermeden worden dat de geschiedenis zich herhaalt?

Mevrouw Genot beklemtoont dat de resultaten van de studie die zojuist zijn gepresenteerd maar moeilijk te vatten zijn voor wie de geschiedenis kent en weet waar de treinkonvoien naartoe gingen. Uiteraard moeten we onszelf verplaatsen in de historische context, maar de senator zegt geschokt te zijn te vernemen dat de konvoien een soort blinde vlek vormden, dat er andere prioriteiten speelden, meer bepaald de meerderheid van de verplichte tewerkstelling ontheffen, ten koste van de minderheden. Ze vraagt vanaf wanneer de bestemming van de konvoien bekend was.

Het lid is ook verontwaardigd over het feit dat eenenzestig gemeenten blijkbaar terughoudend waren om toegang te verlenen tot hun archieven.

Il appartient à chacun de tirer les leçons du travail qui a été accompli. Cela nous renvoie à notre responsabilité individuelle dans tous les cas où nous sommes confrontés à des injustices.

2) Réponses de M. Wouters

Concernant la disparition d'archives, M. Wouters déclare que, selon lui, il n'y a jamais eu de politique délibérée de destruction d'archives au sein de la SNCB dans le but de dissimuler certains faits.

Déjà sous l'Occupation, il était courant et normal de détruire certains documents opérationnels peu de temps après l'accomplissement des transports ferroviaires concernés et cela valait aussi pour les transports qui n'étaient pas secrets. Lorsque, après la guerre, le directeur général, M. Henning, a été chargé par le conseil d'administration de rechercher des éléments à charge contre son prédécesseur, M. Rulot, on avait déjà constaté qu'il ne subsistait pratiquement aucun document au sujet de la collaboration avec l'occupant allemand. Interrogé à ce propos, M. Rulot a confirmé que les accords avec l'occupant allemand avaient toujours été conclus verbalement.

Ces accords verbaux se faisaient essentiellement au niveau stratégique du processus décisionnel. Les procès-verbaux des réunions du conseil d'administration de la période 1940-1945 ont bien été conservés, mais les déportations n'y sont jamais évoquées.

L'une des grandes difficultés rencontrées dans le cadre de l'étude est la destruction des archives de la direction financière. Les chiffres officiels trouvés dans les rapports et comptes annuels, qui ont été présentés au conseil d'administration et à l'assemblée générale de la SNCB, ne mentionnent jamais explicitement des revenus en provenance d'Allemagne. M. Wouters pense que le fait qu'on ne trouve pas trace de ces importants revenus d'origine allemande dans ces chiffres est probablement le résultat d'un choix délibéré.

Après la libération, le manque de place a amené la SNCB à détruire méthodiquement des archives, sans qu'il s'agisse d'une pratique réfléchie pour autant. La SNCB considérait qu'elle n'était pas soumise à la loi belge sur les archives et ne devait donc pas transmettre ses archives aux Archives du Royaume, ce qui n'a pas permis une bonne conservation des documents. Cela explique probablement le fait que les archives de la direction financière de la SNCB, qui auraient pu s'avérer très importantes pour l'étude, ont été conservées dans de mauvaises conditions et ont fini par être détruites.

Het is ieders taak om lessen te trekken uit het werk dat is verricht. Dit brengt ons terug bij onze individuele verantwoordelijkheid in alle situaties waarin we met onrecht worden geconfronteerd.

2) Antwoorden van de heer Wouters

De heer Wouters stelt dat, wat de vernietiging van archieven betreft, er binnen de NMBS zijns inziens nooit een doelbewuste politiek is geweest om archieven te vernietigen, met het oog op het verbergen van feiten.

Reeds tijdens de bezetting was het een vaste en normale praktijk om bepaalde operationele documenten kort na de betrokken treintransporten te vernietigen, en dit gold ook voor transporten waar geen geheimhouding rond bestond. Wanneer de naoorlogse directeur generaal Henning van de raad van bestuur in 1945 de opdracht krijgt om bezwarend materiaal te zoeken tegen zijn voorganger, de heer Rulot, werd reeds vastgesteld dat er betreffende de samenwerking met de Duitse bezetter, nauwelijks documenten terug te vinden zijn. Uit navraag bij de heer Rulot blijkt dat de afspraken met de Duitse bezetter steeds op mondelinge basis werden gemaakt.

Die mondelinge afspraken bevonden zich vooral op het strategische niveau van de besluitvorming. De notulen van de raad van bestuur voor de periode 1940-1945 zijn wél bewaard gebleven, en daar werd nooit gesproken over de deportaties.

Een groot gemis in het kader van het onderzoek was het feit dat het archief van de financiële directie is vernietigd. De officiële cijfers die wel teruggevonden werden in de jaarverslagen en jaarrekeningen, en die voorgesteld werden binnen de raad van bestuur en de algemene vergadering van de NMBS, vermelden nooit uitdrukkelijk enige inkomsten vanuit Duitsland. De heer Wouters is van oordeel dat het feit dat die aanzienlijke inkomsten vanuit Duitsland niet zichtbaar zijn in deze cijfers, wellicht een doelbewuste keuze was.

Na de bevrijding was er een zekere, ondoordachte praktijk binnen de NMBS om consequent archieven te vernietigen wegens plaatsgebrek. Het standpunt van de NMBS dat zij niet vallen onder de toepassing van de Belgische archiefwet, en bijgevolg niet wettelijk verplicht zijn om hun archieven over te dragen aan het Rijksarchief, heeft niet bijgedragen tot een correcte bewaring van de archieven. Dit heeft er wellicht toe geleid dat archieven van de financiële directie van de NMBS, die zeer belangrijk hadden kunnen zijn in het kader van dit onderzoek, in slechte omstandigheden

M. Wouters répète être personnellement convaincu que la destruction des archives n'était pas un choix délibéré, mais qu'elle témoigne de l'absence de sens des responsabilités et de volonté de conserver le patrimoine historique et la mémoire de l'entreprise au sein de la SNCB.

L'étude a révélé que l'occupant avait versé des montants considérables pour la mise en œuvre des déportations. En mai 1945, le gouvernement belge a promulgué un arrêté-loi obligeant toutes les personnes physiques et morales qui avaient tiré des revenus de l'Occupation à les déclarer aux autorités fiscales. Le but était d'établir un relevé des bénéficiaires de guerre et de sanctionner la collaboration. La SNCB a ainsi été tenue de déclarer tous les paiements qu'elle avait reçus de l'Allemagne au cours de l'Occupation. Elle a transmis un tableau de paiement au ministère des Finances en octobre 1945, qui s'est retrouvé, presque par hasard, dans un dossier judiciaire des archives de la justice militaire qui concerne une enquête visant M. Rulot et deux de ses adjoints au sein de la direction centrale. Cette enquête judiciaire a été classée sans suite. Il existe aussi un autre dossier judiciaire sur la SNCB, qui est plutôt un pêle-mêle de documents dans lequel on a retrouvé le tableau des relevés de paiements.

Une autre question portait sur le terme «déportations», que la SNCB utilise uniquement dans le contexte du travail obligatoire du personnel ferroviaire. Il s'agit peut-être d'un héritage de la Première Guerre mondiale, lors de laquelle des travailleurs forcés belges ont été transportés en Allemagne. En revanche, le rapport d'accident concernant le vingtième convoi fait état d'un «transport de Juifs».

Avant l'Occupation, des mesures avaient déjà été prises afin de permettre au directeur général d'agir avec une plus grande flexibilité que le conseil d'administration. Ainsi, il faut attendre plusieurs mois après l'invasion allemande en mai 1940 pour que le conseil d'administration puisse se réunir à nouveau (pour la première fois en août 1940), et, à ce moment-là, le directeur général avait déjà pris une série de décisions stratégiques importantes. Cette situation se perpétue par la suite, et M. Rulot en profite pour renforcer son pouvoir. Les secrétaires généraux, qui représentent la plus haute autorité politique dans la Belgique occupée, confirment d'ailleurs que la SNCB est une entreprise autonome. En temps normal, le ministre des Communications siège avec voix délibérative au conseil d'administration de la SNCB. Durant l'Occupation, il est remplacé par le secrétaire

werden bewaard en uiteindelijk werden vernietigd. De heer Wouters herhaalt dat hij persoonlijk denkt dat het vernietigen van archieven geen doelbewuste keuze was, maar wel blijk geeft van een gebrek aan verantwoordelijkheidszin binnen de NMBS om het historische erfgoed en geheugen van het bedrijf te bewaren.

Het onderzoek heeft aangetoond dat er aanzienlijke bedragen werden betaald door de bezetter voor het uitvoeren van de deportaties: in mei 1945 heeft de Belgische regering een besluitwet uitgevaardigd die alle particulieren en ondernemingen verplichtte om hun inkomsten uit de bezetting aan te geven bij de fiscus, gericht op het in kaart brengen van de oorlogswinsten en de bestraffing van collaboratie. In het kader van deze verplichting diende de NMBS alle inkomsten die tijdens de bezetting vanuit Duitsland ontvangen werden, aan te geven. Dit overzicht werd door de NMBS in oktober 1945 bezorgd aan het ministerie van Financiën, en deze betalingstabel komt – eerder toevallig – terecht in een gerechtelijk dossier van het archief van het militair gerecht, waarin een onderzoek werd gevoerd naar de heer Rulot en twee van zijn adjudanten binnen de centrale directie. Dit gerechtelijk onderzoek werd zonder gevolg geklasseerd. Daarnaast bestond er een ander gerechtelijk dossier over de NMBS, dat eerder een verzameling losse documenten omvat. In dit dossier werd de tabel met betalingsoverzichten teruggevonden.

Een andere vraag betrof de term «deportaties», die door de NMBS uitsluitend wordt gebruikt in de context van de verplichte tewerkstelling van het spoorwegpersoneel. Dit is wellicht een erfenis uit de eerste wereldoorlog, waar Belgische dwangarbeiders werden vervoerd naar Duitsland. In het ongevalsverslag van het twintigste konvooi werd daarentegen verwezen naar «jodenvervoer».

Voor de bezetting werden er reeds maatregelen genomen dat de directeur generaal flexibeler moet kunnen optreden dan de raad van bestuur. Het duurt bijvoorbeeld maanden na de Duitse inval in mei 1940 voordat de raad van bestuur terug kan samenkomen (een eerste keer in augustus 1940) en op dat ogenblik zijn er reeds door de directeur-generaal een aantal belangrijke strategische beslissingen genomen. Deze situatie gaat zich vervolgens verder bestendigen: de heer Rulot grijpt deze gelegenheid aan om zijn machtspositie te versterken. De secretarissen-generaal, het hoogste politieke gezag in bezet België, bevestigen trouwens dat de NMBS een autonoom bedrijf is. Normaalgezien is de minister van Mobiliteit een stemgerechtigd lid in de raad van bestuur van de NMBS, en tijdens de bezetting wordt hij vervangen door de secretaris-generaal, zonder stemrecht, die

général qui, certes, a assisté à toutes les réunions du conseil d'administration sans droit de vote, mais qui a seulement fait office d'observateur silencieux et s'est ainsi délibérément tenu à l'écart des décisions qui ont été prises. Le fait que ce secrétaire général ait conseillé le directeur général à des moments importants révèle toutefois une profonde ambiguïté à cet égard.

M. Rulot est bel et bien sanctionné après la Libération et sa position apparaît tout de suite intenable. Il avait toutefois quarante années de carrière au sein de la SNCB et n'était qu'à trois ans de la retraite, si bien que la sanction s'est limitée à une réprimande sévère. Il ne peut plus retourner au travail et son bras droit est licencié. Aucune condamnation judiciaire n'est prononcée. Les sanctions ne découlent pas des déportations, qui ne sont absolument pas prises en considération dans ce contexte. C'est uniquement la politique générale de collaboration avec l'occupant qui est sanctionnée.

Ces sanctions à l'égard de responsables individuels permettent toutefois à l'entreprise dans son ensemble de tourner rapidement la page et de se profiler artificiellement comme une entreprise de résistance collective. M. Rulot en a ressenti une grande frustration et a déclaré avoir toujours eu la conviction d'agir dans le cadre belge conformément aux instructions en vigueur. Cela correspond effectivement à la réalité: les diverses instances consultatives officielles ont toujours conseillé à M. Rulot de poursuivre l'activité de l'entreprise. L'entreprise en tant que telle ne s'est livrée à aucune autocritique après que les individus tenus pour responsables ont été sanctionnés.

Ne s'est-on pas suffisamment ému des déportations de Juifs et de Roms? M. Wouters indique qu'à un niveau global, on a collaboré au mieux passivement, au pire activement. L'antisémitisme et la xénophobie ont certainement joué un rôle à cet égard.

En ce qui concerne la SNCB en particulier, il est plus pertinent de parler d'une forme de coopération aveugle de la part d'une bureaucratie technocratique qui, le nez dans le guidon, mène une politique jusque dans ses conséquences les plus extrêmes et ne semble pas en mesure de prendre du recul ni d'évaluer cette politique d'un œil critique. Par ailleurs, les déportations concernent non seulement les Juifs et les Roms, mais aussi les résistants et les travailleurs forcés. Le premier convoi bloqué est le transport des 2 et 3 septembre 1944, à savoir l'épisode du «train fantôme» qui intervient après le débarquement allié. Avant cela, toutes les déportations ont été effectuées normalement par une SNCB qui fonctionne

bij alle vergaderingen van de raad van bestuur aanwezig was maar zich louter opstelde als stilzwijgende observator, en zo doelbewust afstand nam van de beslissingen die werden genomen. Wanneer deze secretaris-generaal op belangrijke momenten advies geeft aan de directeur-generaal, blijkt hieruit toch een grote ambiguïteit.

De heer Rulot wordt na de bevrijding effectief gesanctioneerd, en het is onmiddellijk duidelijk dat zijn positie onhoudbaar is geworden. Hij had evenwel een loopbaan van veertig jaar binnen de NMBS en stond drie jaar voor zijn pensioen, waardoor de sanctie beperkt wordt tot een ernstige berisping. Hij mag niet meer terugkeren naar de werkvloer, en zijn rechterhand wordt ontslagen. Er volgen geen gerechtelijke veroordelingen. De sancties zijn geen gevolg van de deportaties: die spelen geen enkele rol in de bestraffing, het gaat louter om de algemene samenwerkingspolitiek met de bezetter.

Het gevolg van deze bestraffingen van individuele verantwoordelijken is wel dat het bedrijf als geheel snel de bladzijde kan omslaan en zich artificieel kan profileren als een collectief verzetsbedrijf. De heer Rulot was hierdoor erg gefrustreerd, en gaf aan steeds overtuigd te zijn geweest binnen het Belgische kader te hebben gehandeld, overeenkomstig de vigerende instructies. Dit stemt effectief overeen met de realiteit: de diverse officiële adviesinstanties hebben de heer Rulot steeds het advies gegeven de werking van het bedrijf verder te zetten. Er volgde na het sanctioneren van de diverse verantwoordelijk gestelde individuen geen kritisch zelfonderzoek als bedrijf.

Werd er onvoldoende belang gehecht aan de deportaties van Joden en Roma? De heer Wouters geeft aan dat men op een algemeen niveau, in het beste geval passief meewerkte, en in het slechtste geval actief meewerkte, en de invloed van antisemitisme en xenofobie zal hierbij zeker een rol hebben gespeeld.

Wat specifiek het geval van de NMBS betreft, is het relevanter om te spreken over een vorm van blinde samenwerking door een technocratische bureaucratie, waarbij vanuit een tunnelvisie een beleid tot in zijn uiterste consequenties wordt uitgevoerd, en waarbij men niet in staat lijkt hiervan afstand te nemen of dit beleid kritisch in vraag te stellen. De deportaties gaan trouwens niet alleen om Joden en Roma, maar ook over personen uit het verzet en dwangarbeiders. Het eerste transport dat wordt tegengehouden is het transport van 2 en 3 september 1944, de zogenaamde spooktrein, die tegengehouden wordt op een moment dat de geallieerden reeds geland zijn, maar voordien werden alle deportaties

comme une énorme machine avec une hiérarchie quasi militaire ne laissant pas de place à l'évaluation critique de la politique menée. Selon M. Wouters, ces processus technocratiques et bureaucratiques ont joué un plus grand rôle que toute forme d'idéologie.

Cette étude permet de tirer deux enseignements clairs:

- les personnes qui jouissent d'un grand pouvoir (magistrats, hauts fonctionnaires, policiers, décideurs politiques, etc.) doivent avoir une boussole morale qui leur permet d'appliquer des règles éthiques et de jeter un regard critique sur la tâche qu'ils sont en train d'accomplir. Ces personnes ont été formées et conditionnées pour remplir une certaine mission, mais elles doivent rester capables de prendre du recul pour pouvoir examiner si cette mission est exercée de manière correcte et moralement acceptable. Lors des déportations, personne n'a semblé en être capable;
- le cœur du raisonnement suivi durant l'Occupation tient dans l'idée qu'il était nécessaire d'accepter des choses condamnables en vue de préserver un objectif supérieur d'intérêt général, tel que la garantie de l'approvisionnement alimentaire. La question de savoir où se situe précisément la frontière est encore pertinente de nos jours: jusqu'où peut-on accepter des choses condamnables pour le bien de l'intérêt supérieur? L'attitude de la SNCB en temps de guerre constitue un bon sujet d'étude historique pour analyser jusqu'où on peut aller et quels sont les effets néfastes de certains choix politiques. À quel moment l'intérêt d'exécuter une certaine tâche ne contrebalance-t-il plus les conséquences négatives?

L'occupant prend l'initiative en ce qui concerne les paiements à la SNCB, qui sont effectués selon le tarif standard en usage pour les *Sonderzüge* dans les territoires occupés. La SNCB accepte ces paiements en provenance d'Allemagne. Le droit international de la guerre stipule que des réquisitions peuvent avoir lieu et que l'occupant peut exploiter les infrastructures dans le territoire occupé. Quand, à un moment donné, l'occupant procède à une saisie de matériel de la SNCB, une longue discussion juridique s'engage pour savoir s'il s'agit d'une saisie ou d'une réquisition. Le fait essentiel est toutefois que la SNCB a collaboré volontairement et loyalement à l'exploitation du réseau ferroviaire par l'occupant, telle que celle-ci est réglée dans le droit de la guerre. La loi du 5 mars 1935, dite «loi Bovesse», et le livret de mobilisation civile de septembre 1935 renvoient à ce

gewoon uitgevoerd door de NMBS, die functioneert als een enorme machine met een quasi militaire hiërarchie, zonder ruimte voor kritische evaluatie van het gevoerde beleid. Deze technocratische en bureaucratische processen hebben volgens de heer Wouters een grotere rol gespeeld dan welke ideologie dan ook.

Er kunnen uit dit onderzoek twee duidelijke lessen worden getrokken:

- individuen met een hoge gezagspositie (magistraten, topambtenaren, politiemensen, beleidsmakers, enz.) dienen te beschikken over een moreel kompas, dat hen in staat stelt morele richtlijnen toe te passen, en met een kritische blik afstand te nemen van de taak die zij aan het uitvoeren zijn. Deze personen zijn opgeleid en geconditioneerd om een bepaalde taak uit te voeren, maar moeten in staat blijven om afstand te kunnen nemen van zichzelf, om zo na te kunnen gaan of het uitvoeren van die taak op een correcte en moreel aanvaardbare manier verloopt. Tijdens de deportaties leek hier niemand toe in staat;
- de kernargumentatie tijdens de bezetting was de noodzaak om verwerpelijke zaken te accepteren met het oog op het vrijwaren van een hoger doel van algemeen nut, zoals bijvoorbeeld het garanderen van de voedselvoorziening. De vraag waar precies de grens dient getrokken te worden, is vandaag nog steeds relevant: hoeveel verwerpelijke zaken kunnen geaccepteerd worden tot dit niet meer opweegt tegen dat ene hogere doel? De houding van de NMBS in oorlogstijd is een goede historische *casus* om na te gaan hoever men kan gaan, en wat de negatieve implicaties zijn van bepaalde beleidskeuzes. Wanneer weegt het nut van het uitvoeren van een bepaalde taak niet meer op tegen de negatieve gevolgen?

De bezetter neemt het initiatief voor de betalingen aan de NMBS, die gebeuren volgens een in bezet gebied gangbaar standaardtarief voor *Sonderzüge*. De NMBS aanvaardt deze betalingen vanuit Duitsland. Het internationaal oorlogsrecht bepaalt dat er opvorderingen kunnen gebeuren, en bepaalt tevens dat de bezetter de infrastructuur in het bezette gebied mag exploiteren. Wanneer de bezetter op een bepaald moment materiaal van de NMBS in beslag neemt, volgt een uitgebreide juridische discussie of dit een inbeslagname of een opvordering betreft. De kern van de zaak is evenwel dat de NMBS vrijwillig en loyaal meewerkt aan de uitbating van het spoorwegnet door de bezetter, zoals geregeld in het oorlogsrecht. De wet van 5 maart 1935, de zogenaamde «wet Bovesse», en het burgerlijk mobilisatieboekje uit september 1935 verwijzen naar dit

droit de la guerre et précisent que dans l'intérêt du pays, il faut collaborer loyalement avec l'occupant.

L'absence d'un accord-cadre en 1940 s'explique en grande partie par le fait que le directeur général n'en veut pas. Lorsqu'au sein de la direction, on propose de faire une distinction entre les transports allemands et les transports belges, le directeur général s'y oppose arguant que cela est techniquement impossible. M. Wouters se dit convaincu que, dans l'esprit du directeur général, on était mieux à même de défendre les intérêts du pays en gardant le plus possible les choses en main. Ce raisonnement n'était pas totalement faux, mais le problème est que le directeur général a ignoré le revers de la médaille: en faisant davantage soi-même, on collaborait aussi davantage avec l'occupant. On peut y voir un manque de prévoyance. Il est facile de juger le passé rétrospectivement, mais on est quand même en droit d'attendre d'un directeur général d'une entreprise comme la SNCB qu'il anticipe les choses et prévoie les dangers évidents liés à la fourniture de services militaires.

M. Wouters indique que l'on peut ramener la délicate distinction entre complicité et corréité à la question suivante: les trains de déportation auraient-ils pu circuler sans la SNCB? Si la SNCB avait refusé toute collaboration avec l'occupant, les Allemands auraient dû assurer eux-mêmes ces transports, ce qu'ils auraient peut-être pu faire en 1940, mais certainement plus en 1942, lorsque le centre de gravité de la guerre s'est déplacé vers l'Est. Sans la collaboration de la SNCB, ces transports auraient été impossibles. Mais ce n'est pas à M. Wouters qu'il appartient de se prononcer sur la question de savoir si la SNCB a été complice ou plutôt coautrice.

M. Wouters précise que l'ensemble des soixante-et-une communes contactées ont effectivement répondu à la question de savoir si elles disposaient d'informations, mais qu'il est ressorti de la majorité des réponses qu'il n'existait plus d'archives. Les rares archives encore disponibles se sont avérées non pertinentes dans le cadre de l'étude. Il n'y a guère eu de réponses pour l'appel à témoins ou la disponibilité d'archives privées.

Si, dans certains milieux, on a eu connaissance très tôt de l'existence de camps d'extermination, ce ne fut pas le cas au niveau des autorités publiques belges ou de la SNCB. On peut se demander dans quelle mesure cette information aurait été nécessaire à partir du moment où l'on voyait que des femmes et des enfants étaient déportés, que ceux qui tentaient d'échapper à la déportation

oorlogsrecht, en stipuleren dat er, in het belang van het land, loyaal moet samengewerkt worden met de bezetter.

Het ontbreken van een afsprakenkader in 1940 heeft grotendeels te maken met het feit dat de directeur-generaal dit niet wil. Wanneer er binnen de directie wordt voorgesteld een onderscheid te maken tussen Duits en Belgisch vervoer, wordt dit als technisch onmogelijk verworpen door de directeur-generaal. De heer Wouters is de overtuiging toegedaan dat de directeur-generaal meende dat door de zaken zoveel als mogelijk zelf in de hand te houden, de eigen belangen beter verdedigd konden worden. Deze redenering klopt deels, maar de directeur-generaal bleef blind voor de keerzijde van de medaille: meer zelf doen betekent immers ook meer samenwerken met de bezetter. Dit kan bestempeld worden als een gebrek aan voorzienigheid. Het is makkelijk om retroactief het verleden te gaan beoordelen, maar van een directeur-generaal van een bedrijf als de NMBS zou toch mogen verwacht worden dat hij vooruitdenkt, en de evidente gevaren van het verlenen van militaire diensten voorziet.

De heer Wouters geeft aan dat het delicate onderscheid tussen medeplichtigheid en mededaderschap kan herleid worden tot de volgende vraag: hadden de deportatietreinen kunnen rijden zonder de NMBS? Indien de NMBS elke samenwerking met de bezetter had geweigerd, hadden de Duitsers deze transporten zelf moeten uitvoeren, iets waar ze in 1940 misschien wel toe in staat waren, maar waar ze in 1942, wanneer het zwaartepunt van de oorlog is verschoven naar het Oosten, zeker niet meer toe in staat waren. Zonder de medewerking van de NMBS waren deze transporten niet mogelijk geweest. Maar het is niet aan de heer Wouters om een uitspraak te doen over de vraag of de NMBS medeplichtig of eerder mededader is.

De heer Wouters verduidelijkt dat de eenenzestig gecontacteerde gemeenten effectief allemaal hebben geantwoord op de vraag of zij over informatie beschikten, maar dat in vele gevallen uit dit antwoord bleek dat er geen archieven meer bestonden. De weinige archieven die wel nog beschikbaar waren, bleken niet relevant in het kader van dit onderzoek. Er is weinig respons gekomen op de oproep naar getuigen, of privéarchieven.

In bepaalde kringen was men er al zeer vroeg van op de hoogte dat er uitroeiingskampen bestonden, maar op het niveau van de Belgische publieke overheden, of van de NMBS, was men hier niet van op de hoogte. De vraag is of dit besef noodzakelijk was, wanneer men kon vaststellen dat vrouwen en kinderen worden gedeporteerd, en wanneer men er van op de hoogte was dat er mensen,

étaient fusillés et que des cadavres gisaient le long de la ligne de chemin de fer.

B. Réunion du 19 janvier 2024

1) Questions et observations des sénateurs

M. Anciaux indique que son sentiment à l'origine était qu'il fallait organiser des auditions dans le cadre de l'étude. Mais il s'est ravisé: le thème de l'étude est particulièrement délicat et il dit avoir reçu plusieurs signaux contradictoires à ce sujet de la part de la communauté juive. Une remarque frappante de la communauté juive à cet égard fut de dire à l'intervenant qu'il devait faire attention à qui il parlait de ce sujet. Le membre demande à M. Wouters s'il a été confronté à une situation comparable au cours de l'étude et s'il a dû lui aussi voir quels étaient les bons interlocuteurs en l'espèce.

Une deuxième question du membre porte sur les différentes démarches entreprises lors de l'étude et les éléments chronologiques examinés. L'intervenant dit avoir eu l'impression lors de la présentation du rapport final qu'à l'époque, on a accordé moins d'importance aux tragiques événements et aux conséquences des déportations et ce, aussi bien pendant la guerre qu'après celle-ci. On a constaté que même au sein de la résistance organisée, il n'y avait guère eu de volonté de dénoncer ou de combattre les déportations. Le membre demande à M. Wouters si cette impression choquante correspond à la réalité.

Comme M. Wouters a été limité dans son travail par la disparition d'archives, Mme Masai s'interroge sur une possible collaboration avec d'autres pays. En effet, les convois de déportation ne concernent pas uniquement la Belgique. Après la présentation du rapport en décembre, elle a eu elle-même des contacts avec un ancien directeur de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) qui s'intéressait beaucoup à la recherche de traces de paiement à la SNCF pour de tels convois en France. Un travail collaboratif, à plus grande échelle, serait-il envisageable? Des experts de France ou des Pays-Bas pourraient notamment être invités au colloque que prépare le Sénat.

M. Wouters aborde un peu la question de la réparation dans le rapport mais la sénatrice aimerait l'entendre davantage sur ce point. Cela ne relève évidemment pas de la recherche mais c'est un aspect très important pour les politiques qui deviennent en quelque sorte

die poogden te ontsnappen aan deportatie, neergeschoten werden, en er zich lijken langs de spoorlijn bevonden.

B. Vergadering van 19 januari 2024

1) Vragen en bedenkingen van de senatoren

De heer Anciaux geeft aan dat hij oorspronkelijk het aanvoelen had dat er over dit onderwerp tevens hoorzittingen dienden georganiseerd te worden. Hij komt hier evenwel volledig op terug: het onderwerp van het onderzoek betreft een bijzonder delicate aangelegenheid, en spreker stelt hierover verschillende tegengestelde signalen te hebben gekregen vanuit de Joodse gemeenschap. Een opvallende bemerking vanuit de Joodse gemeenschap was de stelling dat spreker voorzichtig diende te zijn met wie hij over dit onderwerp sprak. Het lid vraagt aan de heer Wouters of hij dit ook heeft ondervonden in de loop van het onderzoek, met name bij het bepalen wie de juiste gesprekspartners waren.

Een tweede vraag van het lid betreft de verschillende in de loop van het onderzoek ondernomen stappen en de onderzochte chronologische onderdelen. Spreker heeft bij de toelichting van het eindrapport de indruk gekregen dat de schrijvende gebeurtenissen zelf, evenals de gevolgen van de deportaties, tijdens deze periode, zowel tijdens als na de oorlog, als minder belangrijk werden beschouwd. Zelfs binnen het georganiseerde verzet bleek er weinig *animo* te bestaan om de deportaties aan te kaarten of te bestrijden, en het lid vraagt de heer Wouters of deze choquerende indruk overeenkomt met de werkelijkheid.

Aangezien de heer Wouters in zijn werk werd gehinderd door het verdwijnen van archieven, vraagt mevrouw Masai zich af of er samenwerking met andere landen mogelijk is. De deportatiekonvooien waren immers niet alleen een Belgische aangelegenheid. Na de voorstelling van het rapport in december heeft ze zelf contact gehad met een voormalig directeur van de *Société nationale des chemins de fer français* (SNCF) die bijzonder geïnteresseerd bleek om sporen te vinden van betalingen aan de SNCF voor dergelijke konvooien in Frankrijk. Zou een samenwerking op grotere schaal een optie kunnen zijn? Zo zouden er deskundigen uit Frankrijk en Nederland kunnen worden uitgenodigd voor het colloquium dat de Senaat voorbereidt.

De heer Wouters stipte in het rapport de kwestie van schadeloosstelling kort aan, maar de senator zou daar graag nog verder op door willen gaan. Dit is natuurlijk geen onderzoeksvraagstuk, maar wel een zeer belangrijk aspect voor de politici, die in zekere zin de hoeders van

dépositaires des conclusions de cette recherche. Quelles suites faut-il y donner? Pourrait-on puiser des idées dans d'autres pays proches du nôtre?

M. Van Goidsenhoven demande comment il est possible que les décideurs politiques de l'époque se soient basés sur le modèle de la Première Guerre mondiale sans anticiper un scénario d'occupation totale.

En 1940, les forces d'occupation allemande réduisent la SNCB à un département exécutif subordonné à la *Wehrmacht Verkehrs Direktion* (WVD). La SNCB devient ainsi une sorte de société fantôme au sein de l'entreprise allemande. Quels ont été les défis de cette situation pour la SNCB?

Y a-t-il des leçons à tirer de cette étude sur le rôle de la SNCB pendant la Deuxième Guerre mondiale pour les enjeux actuels de responsabilité sociale des entreprises et des institutions? Comment appliquer ces enseignements dans des contextes contemporains d'occupation ou de crise démocratique?

Enfin, le ministre Gilkinet a indiqué dans la presse qu'il importait de donner des suites à cette étude et qu'il prévoyait la mise en place d'un groupe de sages en vue de réfléchir à une forme de réparation. Que pense M. Wouters de cette proposition?

Mme Groothedde s'interroge sur le rôle qu'a pu jouer la honte. Elle souligne à ce sujet que l'on peut réduire le passé à une sorte de palimpseste en le réécrivant selon la version qu'on souhaite lui donner, la tâche des responsables politiques étant d'examiner de manière objective quelle est la bonne version des faits. La distance temporelle qui nous sépare de la période de la guerre ne facilite sans doute pas l'exercice. Il existe probablement une multitude de visions sur la manière dont il convient d'appréhender ce passé, ce qui explique que la société occidentale soit toujours à la recherche de la bonne manière de revisiter cette période. Autant de visions différentes existent certainement aussi en ce qui concerne la composition exacte et le mode de fonctionnement concret que devrait avoir le Groupe des sages qui sera chargé d'étudier cette problématique. L'intervenante aimerait connaître la vision de M. Wouters à ce sujet.

M. Vanlouwe indique que lors de la précédente présentation des résultats de l'étude qui a eu lieu le 8 décembre 2023, il avait surtout été choqué d'apprendre que l'occupant avait effectivement payé des sommes considérables à la SNCB pour les transports concernés. L'intervenant

de conclusies van dit onderzoek worden. Welk gevolg moeten we hieraan geven? Zouden we kunnen putten uit de ideeën van de ons omringende landen?

De heer Van Goidsenhoven stelt de vraag hoe het mogelijk is dat de toenmalige politici zijn uitgegaan van het model van de Eerste Wereldoorlog zonder te anticiperen op een scenario van totale bezetting.

In 1940 reduceerde de Duitse bezetter de NMBS tot een uitvoerende afdeling die ondergeschikt was aan de *Wehrmacht Verkehrs Direktion* (WVD). De NMBS werd op die manier een soort spookbedrijf binnen de Duitse onderneming. Met welke uitdagingen werd de NMBS geconfronteerd door deze situatie?

Kunnen er lessen worden getrokken uit deze studie over de rol van de NMBS tijdens de Tweede Wereldoorlog in het licht van de huidige problematiek van maatschappelijke verantwoordelijkheid van bedrijven en instellingen? Hoe kunnen deze lessen worden vertaald naar hedendaagse contexten van bezetting of democratische crisis?

Tot slot heeft minister Gilkinet in de pers aangegeven dat het belangrijk is om een vervolg te formuleren op dit onderzoek en dat hij van plan is om een groep van wijzen samen te stellen om na te denken over een vorm van schadeloosstelling. Hoe denkt de heer Wouters over dit voorstel?

Mevrouw Groothedde stelt zich vragen bij de mogelijke rol die schaamte heeft gespeeld, en geeft aan dat het verleden tot een soort palimpsest kan worden, een document waarop een gewenste versie van het verleden kan opgeschreven worden, en dat het de taak van politici is om objectief na te gaan wat de correcte weergave van de feiten is geweest. Allicht speelt de afstand in tijd tot de oorlogsperiode hierin een complicerende rol, maar het valt aan te nemen dat verschillende personen verschillende visies hanteren over hoe met dit verleden dient omgegaan te worden, met als gevolg dat de Westerse maatschappij wellicht nog steeds op zoek is naar de juiste manier om deze periode te verwerken. Er zullen wellicht even veel verschillende visies zijn op wie precies in de Raad der Wijzen, die dit onderwerp zal behandelen, dient te zetelen, en hoe deze Raad in de praktijk tewerk dient te gaan. Het lid informeert naar de visie van de heer Wouters hierover.

De heer Vanlouwe geeft aan tijdens de eerdere toelichting op 8 december 2023 vooral gechoqueerd te zijn geweest door het feit dat uit het onderzoek bleek dat de bezetter effectief aanzienlijke bedragen heeft betaald aan de NMBS voor het uitvoeren van de betrokken

est convaincu que la SNCB devait savoir qu'il s'agissait de transports vers les camps d'extermination.

Le rapport révèle également que la SNCB a repris assez rapidement ses activités sous l'Occupation. Le directeur exécutif, M. Rulot, a manifestement conclu assez vite des accords de travail concrets avec l'occupant allemand. La mise à disposition de l'infrastructure de la SNCB était incontestablement dans l'intérêt de l'occupant et quelques responsables ont manifestement pu prendre seuls la décision de reprendre les activités. Comment les choses se sont-elles passées dans les autres pays occupés? La direction de la SNCB disposait-elle d'une marge de négociation avec l'occupant? On peut s'interroger sur les répercussions que la fuite à Londres du gouvernement de l'époque a eues sur le cadre dans lequel M. Rulot, en tant que haut fonctionnaire, a pu décider de reprendre le travail et de collaborer aux déportations.

Des actions similaires à celles mises en œuvre par Oskar Schindler en Pologne ont-elles été menées en Belgique pour mettre en sécurité les personnes qui devaient être déportées? Des actes de résistance ont-ils été commis pour empêcher des déportations?

L'intervenant demande s'il est possible de tirer une conclusion définitive sur le rôle pragmatique joué par M. Rulot. Lors de la répression, une enquête pénale a été ouverte contre lui, mais elle n'a débouché sur aucune condamnation effective. L'intervenant aimerait connaître la relation que M. Rulot entretenait avec les autres membres de la direction et le conseil d'administration de la SNCB, en particulier en ce qui concerne la reprise des activités, ainsi qu'avec l'occupant allemand et l'administration militaire mise en place.

Le service social de la SNCB, créé par M. Rulot, a manifestement joué un rôle important dans l'octroi d'un soutien matériel et financier à des clandestins et à la résistance organisée. Dans l'après-guerre, le directeur de ce service, M. Bomans, a été écarté et sanctionné pour comportement antipatriotique, sans être condamné lui non plus. De nombreuses personnes ont été condamnées pour collaboration après la guerre. L'intervenant se demande s'il existe une explication au fait qu'aucune condamnation n'a été prononcée dans la période d'après-guerre à l'encontre des dirigeants concernés de la SNCB.

M. Eerdekens remarque que le CegeSoma a déjà, par le passé, réalisé une étude sur la responsabilité des autorités

transporten. Het lid is ervan overtuigd dat de NMBS op de hoogte moest zijn dat dit transporten richting de vernietigingskampen betrof.

Uit het verslag bleek daarnaast ook dat de NMBS haar werkzaamheden relatief snel na de bezetting heeft heropgestart. De uitvoerend directeur Rulot heeft hierover blijkbaar redelijk snel concrete werkafspraken gemaakt met de Duitse bezetter. Het ter beschikking stellen van de infrastructuur van de NMBS was onbetwistbaar in het belang van de bezetter en enkele verantwoordelijken konden blijkbaar op eigen houtje de beslissing nemen de werkzaamheden terug op te starten. Hoe is dit in de andere bezette landen verlopen? Had de directie van de NMBS een marge om te onderhandelen met de bezetter? De toenmalige regering was gevlucht naar Londen, en de vraag stelt zich welke invloed dit had op het kader waarbinnen de heer Rulot, als hooggeplaatste ambtenaar, beslissingen kon nemen om het werk te hervatten en medewerking te verlenen aan de deportaties.

Zijn er voorbeelden van acties die in België ondernomen werden om de personen, die gedeporteerd zouden worden, in veiligheid te brengen, die vergelijkbaar zijn met de acties ondernomen door Oskar Schindler in Polen? Werden er verzetsdaden gepleegd om deportaties te voorkomen?

Het lid stelt de vraag of er een eindconclusie mogelijk is over de pragmatische rol die de heer Rulot gespeeld heeft. Tijdens de repressie werd weliswaar een strafrechtelijk onderzoek opgestart, maar hier is geen effectieve veroordeling uit gevolgd. Het lid informeert naar de relatie van de heer Rulot met de andere directieleden en de raad van bestuur van de NMBS, in het bijzonder wat betreft het heropstarten van de werkzaamheden, en naar zijn relatie met de Duitse bezetter en het ingestelde militaire bestuur.

De sociale dienst van de NMBS, die door de heer Rulot was opgericht, speelde blijkbaar een belangrijke rol in het verlenen van materiële en financiële steun aan ondergedoken personen en aan het georganiseerde verzet. De directeur van deze sociale dienst, de heer Bomans, werd in de naoorlogse periode verwijderd en gesanctioneerd voor onvaderlands gedrag, maar ook hij werd evenmin veroordeeld. Er werden na de oorlog heel wat personen veroordeeld wegens collaboratie. Spreker vraagt zich af of er een verklaring voor is dat er in de naoorlogse periode geen veroordelingen werden uitgesproken ten aanzien van de betrokken directieleden van de NMBS.

De heer Eerdekens merkt op dat CegeSoma in het verleden al een studie heeft uitgevoerd over de

dans la persécution et la déportation des Juifs (2). Le membre aimerait savoir dans quelle mesure ce rapport a été utilisé à des fins pédagogiques, s'il a été partagé dans les milieux académiques et scolaires, notamment dans l'enseignement secondaire qui lui semble vraiment constituer un public cible. M. Wouters a-t-il des suggestions pour que le présent travail soit partagé le plus largement possible dans les milieux scolaires?

Par ailleurs, qui dit responsabilité dit indemnisation. Le chiffre de 51 millions qui a particulièrement choqué n'ouvre-t-il pas la porte à des excuses a minima, voire une indemnisation?

2) Réponses de M. Wouters

Le caractère délicat du sujet n'est pas vraiment un élément qui a été prégnant pour l'intervenant, qui souligne avoir réalisé une étude purement scientifique. Il s'agit d'une perspective totalement différente de celle des responsables politiques, dont la société attend qu'ils réservent une suite aux résultats de cette étude. La réparation d'une injustice historique est une mission très complexe et pratiquement irréalisable compte tenu des attentes souvent très contradictoires de l'opinion publique. Un bon exemple que l'on peut citer à cet égard est la commission de la vérité en Afrique du Sud, qui remplit avec un succès variable la mission qu'elle s'était donnée et qui consistait à réparer une injustice historique, l'apartheid, pour permettre l'émergence d'une société plus équilibrée.

Il est effectivement choquant aujourd'hui de constater qu'il y a eu une absence totale d'intérêt pour les déportations sous l'Occupation, comme le confirme M. Wouters. On peut parler de l'existence, durant l'Occupation et dans l'après-guerre, d'un «angle mort», d'une méconnaissance collective de l'importance des déportations, tant au sein de la SNCB que dans l'ensemble de la société, y compris au sein de la résistance. Cette situation peut s'expliquer en partie par le contexte du moment. Le sujet a été logiquement abordé dans la perspective d'une époque totalement différente.

Dans une interview de 1972 par exemple, un machiniste ayant assuré de tels transports était considéré comme seule victime, contrainte par l'occupant de réaliser ces transports. Lors de cette interview, la question n'a jamais été posée explicitement de savoir si le machiniste aurait

responsabilité van de overheid bij de vervolging en deportatie van de Joden (2). Hij zou graag willen weten in welke mate dit verslag voor pedagogische doeleinden gebruikt werd, of in academische kringen en in scholen werd gedeeld, meer bepaald in het secundair onderwijs, dat volgens hem een echte doelgroep lijkt. Wat zou de heer Wouters voorstellen om dit werkstuk zo ruim mogelijk ingang te doen vinden in scholen?

Bovendien spreekt wie verantwoordelijkheid zegt, ook over schadeloosstelling. Zet het bijzonder schokkende cijfer van 51 miljoen niet de deur open voor een minimale verontschuldiging of zelfs schadeloosstelling?

2) Antwoorden van de heer Wouters

Over de delicate aard van het onderwerp geeft spreker aan dat hij dit niet of nauwelijks heeft ervaren, maar hij benadrukt dat hij zuiver wetenschappelijk onderzoek heeft uitgevoerd, en dat dit een volledig andere invalshoek is dan het perspectief van politici, waarvan verwacht wordt dat zij een maatschappelijk gevolg geven aan de resultaten van dat onderzoek. Het rechtzetten van een historisch onrecht is een zeer complexe en quasi onmogelijke opdracht, gelet op de vaak zeer tegenstrijdige publieke verwachtingen. Een goed voorbeeld hiervan is de Zuid-Afrikaanse waarheidscommissie, die zich tot taak had gesteld een historisch onrecht, met name de apartheid, recht te zetten om te komen tot een evenwichtigere samenleving, met wisselend succes.

De indruk dat er een volledig gebrek aan belangstelling was voor de deportaties tijdens de bezetting komt thans inderdaad choquerend over, en deze vaststelling wordt volledig beaamd door de heer Wouters. Er was tijdens de bezetting en tijdens de naoorlogse periode sprake van een zogenaamde «blinde vlek», een collectief gebrek aan erkenning van het belang van de deportaties, zowel binnen de NMBS als binnen de gehele maatschappij, en zelfs binnen het verzet. Dit kan enigszins verklaard worden vanuit de context van het ogenblik, waaruit bleek dat het onderwerp consequent benaderd werd vanuit het perspectief van een volledig ander tijdsgewricht.

Uit een interview in 1972 met een machinist die dergelijke transporten had uitgevoerd, bleek bijvoorbeeld dat enkel deze machinist werd beschouwd als een slachtoffer, die door de bezetter verplicht werd tot het uitvoeren van deze transporten. Tijdens dit interview werd nooit de

(2) *La Belgique docile: Les autorités belges et la persécution des Juifs en Belgique pendant la Seconde Guerre mondiale*, rapport final d'une étude effectuée par le CEGES pour le compte du gouvernement fédéral et à la demande du Sénat de Belgique, 2004-2007.

(2) *Gewillig België: Overheid en Jodenvervolging in België tijdens de Tweede Wereldoorlog*, eindverslag van een onderzoek uitgevoerd door het Soma in opdracht van de federale regering en op vraag van de Belgische Senaat, 2004-2007.

pu refuser d'exécuter cette tâche, alors que cette question aurait, selon l'intervenant, sans aucun doute été posée en 2024. La conscience historique et la mémoire collective ayant évolué, on se retrouve face à une situation difficile à appréhender, choquante et insatisfaisante. Cela n'exonère en rien les intéressés de leur responsabilité éventuelle, mais peut expliquer en partie pourquoi on s'est si peu intéressé par le passé à la problématique des déportations.

Si M. Rulot avait décidé de collaborer avec l'occupant alors que tout le monde autour de lui tirait la sonnette d'alarme, il porterait alors une responsabilité autrement plus importante sur le plan personnel. Tel ne fut toutefois pas le cas puisque M. Rulot a pu opérer dans un environnement parfaitement mutique: la décision de relancer les activités de la SNCB et de collaborer avec l'occupant relève donc d'une responsabilité collective de la direction dans son ensemble.

Aux Pays-Bas, une étude analogue est en cours sur le rôle de la société des chemins de fer néerlandais (*Nationale Spoorwegen* – NS) durant l'Occupation, ce qui pourrait conduire à une collaboration étroite pour l'échange d'informations. La situation en France est peut-être encore plus intéressante dans la perspective belge, étant donné que la Belgique et le Nord de la France étaient considérés par l'occupant comme un seul territoire et que le réseau ferroviaire belge était lié plus étroitement au réseau ferroviaire français qu'au réseau ferroviaire néerlandais. M. Wouters n'a toutefois pas connaissance de l'existence d'études similaires en France sur le rôle des chemins de fer français durant l'Occupation. Il y a l'exemple bien connu de ce conducteur de train français qui a été reconnu par Israël comme «Juste parmi les nations» pour avoir refusé par principe de conduire un train de déportation.

Le fait de proposer d'éventuelles mesures de réparation est une tâche délicate, qui sort du cadre de l'étude. Aujourd'hui, alors que plus de quatre-vingts ans se sont écoulés depuis la fin de l'Occupation, que la plupart des témoins directs ont disparu et, avec eux, toute la «mémoire vivante» de cette époque, le moment est peut-être propice pour entamer cette démarche. On n'a jamais en effet autant parlé que maintenant de la Seconde Guerre mondiale dans les médias et l'espace public, mais paradoxalement, la connaissance des événements de l'époque s'amenuise de plus en plus parmi les jeunes générations. Nous devons nous interroger sur la manière dont nous pouvons transmettre les connaissances acquises sur l'Occupation aux générations futures. Ce

uitdrukkelijke vraag gesteld of de machinist deze taak ook had kunnen weigeren, een vraag die volgens spreker *anno* 2024 zeker wel gesteld zou worden. Het historische bewustzijn en collectieve geheugen heeft na verloop van tijd een andere invalshoek gekregen, en dit levert een moeilijk te bevatten, choquerende en onbevredigende situatie op. Dit ontslaat de betrokkenen allerminst van hun eventuele verantwoordelijkheid, maar verklaart mogelijk wel deels waarom het onderwerp deportaties in het verleden zo onderbelicht bleef.

Indien de heer Rulot zou beslist hebben om te collaboreren met de bezetter, terwijl zijn voltallige omgeving aan de alarmbellen zou getrokken hebben, zou dit zijn individuele verantwoordelijkheid aanzienlijk hebben doen toenemen. Dit was evenwel niet het geval, aangezien de heer Rulot kon opereren in een totale stilte: de beslissing om de werkzaamheden van de NMBS te hervatten en samen te werken met de bezetter betreft bijgevolg een collectieve verantwoordelijkheid van de gehele directie.

In Nederland wordt thans een soortgelijk onderzoek uitgevoerd naar de rol van de Nationale Spoorwegen (NS) tijdens de bezetting, wat mogelijk zal leiden tot een nauwe samenwerking voor het uitwisselen van informatie. De situatie in Frankrijk is mogelijk vanuit het Belgische perspectief nog interessanter, aangezien België en Noord-Frankrijk door de bezetter werden beschouwd als één gebied, en aangezien het Belgisch spoorwegnet nauwer verbonden was met het Franse spoorwegnet dan met Nederland. De heer Wouters is evenwel niet op de hoogte van het bestaan van soortgelijke onderzoeken in Frankrijk naar de rol van de Franse spoorwegen tijdens de bezetting. Er is het gekende voorbeeld van één Franse machinist, die door Israël erkend werd als «Rechtvaardige onder de Volkeren», omdat hij principieel geweigerd heeft een deportatietrein te besturen.

Het voorstellen van eventuele herstelmaatregelen is delicaat, en valt niet binnen het kader van het voorliggende onderzoek. Na het verlopen van meer dan tachtig jaar sinds de bezetting, het overlijden van de meeste rechtstreekse getuigen, met als gevolg het verdwijnen van het «levende geheugen», is thans mogelijk een geschikt *momentum* aangebroken, waarin de Tweede Wereldoorlog in de media en het publieke forum enerzijds meer aanwezig is dan ooit, terwijl de kennis over de toenmalige gebeurtenissen bij de jongere generaties anderzijds, en paradoxaal genoeg, voortdurend afneemt. Er dient nagegaan te worden hoe de verworven kennis over de bezetting kan overgedragen worden aan de toekomstige generaties. Het is niet aan een historicus om

n'est pas à l'historien qu'il revient de se prononcer sur la pertinence d'éventuelles mesures de réparation et sur leur nature. L'étude historique approfondie qui a été réalisée permettra peut-être au futur Groupe des Sages de formuler des recommandations politiques concrètes en la matière. On peut penser en premier lieu à certaines mesures qui touchent à l'enseignement et au devoir de mémoire en vue de faire en sorte que les leçons de l'histoire soient transmises de manière pertinente aux générations futures. Il y a en effet plusieurs enseignements à tirer de ces événements passés, notamment en ce qui concerne l'exécution aveugle des ordres par les fonctionnaires. Des modules pédagogiques pourraient facilement être élaborés à ce sujet à l'intention des enseignants. M. Wouters estime qu'il faut abandonner la distinction moralisatrice entre le bien et le mal car elle constitue une simplification exagérée et intenable de la réalité. Il faut plutôt mettre l'accent sur les conséquences morales des choix opérés et sur les dilemmes qu'ils recèlent. Cet aspect éducatif revêt une importance qui va bien au-delà de celle de la question des réparations financières à recommander.

La question de savoir pourquoi dans la période d'avant-guerre, les autorités belges n'ont pas suffisamment tenu compte de la possibilité d'une occupation totale par l'Allemagne trouve en partie sa réponse dans le terrible traumatisme causé par la Première Guerre mondiale, lequel jouait encore un rôle majeur en 1940 en tant que cadre de référence principal. Cela explique aussi pourquoi tant de gens ont fui vers le sud, en direction de la France en 1940. Avec la connaissance actuelle que nous avons des événements de 1940, il est facile – mais quelque peu injuste – de condamner rétrospectivement une autorité publique pour négligence au motif qu'elle n'a pas tenu compte de l'éventualité d'une occupation totale par l'Allemagne.

Dans une certaine mesure, on peut reprocher à M. Rulot sa négligence, car lorsqu'il a permis la reprise des activités de la SNCB, il n'a pas tenu compte de la possibilité que l'occupant allemand lui demande d'assurer de manière inconditionnelle les transports de militaires et de prisonniers. Lors de la Première Guerre mondiale en effet, des travailleurs forcés avaient aussi été déportés dans des trains belges, si bien que M. Rulot aurait dû prévoir une telle situation.

Dans la conclusion du rapport final, on aborde les leçons que l'on peut tirer du passé, notamment en ce qui concerne l'attitude et la réaction des autorités face à une occupation hostile, leçons que l'on peut extrapoler en pensant aux régimes autoritaires contemporains. L'un des enseignements évidents que l'on peut tirer

zich uit te spreken over de zin en de aard van eventuele herstelmaatregelen. De toekomstige Raad der Wijzen zal hierover, na het uitgevoerde gedegen historisch onderzoek, wellicht concrete beleidsaanbevelingen kunnen formuleren. Hierbij kan in de eerste plaats gedacht worden aan maatregelen op het vlak van onderwijs en gepaste herdenking, om de lessen van de geschiedenis op een zinvolle manier over te kunnen dragen aan de komende generaties. Er kunnen immers zeker verschillende lessen getrokken worden uit de geschiedenis, zoals bijvoorbeeld betreffende het blind uitvoeren van bevelen door ambtenaren, en hierover kunnen op een eenvoudige manier naar het onderwijs toe pedagogische modules ontwikkeld worden. Volgens de heer Wouters moet afgestapt worden van het moralistische onderscheid tussen goed en kwaad, aangezien dit een overdreven en onhoudbare vereenvoudiging van de werkelijkheid is. Er moet eerder gefocust worden op de morele gevolgen van het maken van keuzes, en de hieraan gekoppelde dilemma's. Dit educatieve aspect heeft een veel groter belang dan het louter aanbevelen van financiële herstelbetalingen.

De vraag waarom de Belgische overheid in de vooroorlogse periode de mogelijkheid van een totale bezetting door Duitsland te weinig in overweging werd genomen, kan deels beantwoord worden door het verpletterende trauma dat de Eerste Wereldoorlog had opgeleverd, en dat in 1940 nog steeds een grote rol speelde als voornaamste referentiekader. Dit verklaart ook waarom een hoog aantal vluchtelingen in 1940 uitweek naar het Zuiden, naar Frankrijk. Het is makkelijk maar enigszins onterecht om achteraf, met de huidige beschikbare kennis van wat er gebeurd is in 1940, een overheid te veroordelen wegens nalatigheid omdat zij geen rekening hield met de mogelijkheid van een totale bezetting door Duitsland.

De heer Rulot kan in zekere mate wel nalatigheid verweten worden, omdat hij bij het heropstarten van de werkzaamheden van de NMBS geen rekening hield met de mogelijkheid dat de Duitse bezetter hem zou vragen op een onvoorwaardelijke manier in te staan voor militaire en gevangentransporten. Tijdens de Eerste Wereldoorlog werden immers ook dwangarbeiders gedeporteerd met Belgische treinen, waardoor de heer Rulot een dergelijke situatie had moeten voorzien.

In de conclusie van het eindrapport wordt ingegaan welke lessen getrokken kunnen worden uit het verleden, met name wat de houding en reactie van gezagsdragers op een vijandige bezetting betreft. Dit kan eenvoudig geëxtrapoleerd worden naar situaties in hedendaagse autoritaire regimes. Een voor de hand liggende

en l'espèce est la nécessité de former les hauts fonctionnaires et les représentants de l'autorité à la pensée démocratique: en 1940 en effet, on a vu combien la mise en œuvre, par la grande majorité de l'*establishment* belge, de la politique dite «du moindre mal» avait eu des conséquences dramatiques en très peu de temps.

On peut se demander si la société dans son ensemble et notamment les personnes qui occupent des postes à responsabilités sont mieux armées en la matière aujourd'hui qu'à l'époque. La Belgique en particulier a une culture administrative caractéristique qui fait que peu de personnes osent prendre des responsabilités et que la prise de position personnelle n'est pas encouragée. Cette attitude, qui consiste à ce que des personnes occupant les plus hauts postes de pouvoir ne prennent pas leurs responsabilités, a d'ailleurs été récompensée dans la période d'après-guerre puisqu'elle n'a donné lieu à aucune poursuite judiciaire. Si des personnes exerçant des fonctions supérieures osent prendre position à titre individuel, cela peut aussi avoir des retombées sur les subordonnés situés plus bas dans la hiérarchie, voire entraîner une résistance de toute l'organisation aux ordres venant de l'extérieur.

Selon M. Wouters, le redémarrage rapide des activités de la SNCB en 1940 était une décision correcte et inévitable, car il n'y avait pas d'autre solution. Néanmoins, il aurait fallu négocier la coopération avec l'occupant sur une base strictement conditionnelle.

M. Anciaux demande si cette reprise de l'activité a eu lieu à l'initiative de M. Rulot ou à la demande de l'occupant.

M. Wouters répond que M. Rulot subissait une grosse pression pour relancer l'activité, une pression qui provenait aussi bien de l'intérieur, à savoir de l'industrie et de la SNCB elle-même, que de l'extérieur avec un occupant allemand qui allait quasiment jusqu'à proférer des menaces de violences. Lorsque M. Rulot donne l'instruction écrite de reprendre le travail au personnel de la SNCB, il précise explicitement qu'il ne sera rien demandé au personnel qui aille à l'encontre des intérêts belges. C'est une promesse qu'il n'a pas tenue, car, à aucun moment, l'occupant allemand ne lui a donné la moindre garantie qu'il n'en irait pas autrement. Par ailleurs, il n'a pris lui-même aucune initiative pour soumettre la coopération avec l'occupant à de telles conditions. Selon M. Wouters, c'est la grande erreur de M. Rulot: il a coopéré aveuglément avec l'occupant en

gevolgtrekking is de noodzaak van het democratisch vormen van hooggeplaatste ambtenaren en gezagsdragers: het beoefenen van de zogenaamde «politiek van het minste kwaad» door het overgrote deel van het Belgische *establishment* heeft in 1940 immers op zeer korte tijd geleid tot schrikwekkende resultaten.

De vraag kan gesteld worden of de maatschappij in haar geheel, en personen die verantwoordelijke posities bekleden in het bijzonder, hier vandaag beter tegen gewapend zijn dan toen het geval was. Zeker in België bestaat er een kenmerkende bestuurscultuur waarbij weinig personen verantwoordelijkheid durven te nemen, en waarbij het innemen van een persoonlijk standpunt niet aangemoedigd wordt. Een dergelijke houding, met name het niet opnemen van verantwoordelijkheid door personen in de hoogste gezagsposities, werd in de naoorlogse periode trouwens ook beloond aangezien hier geen enkele gerechtelijke vervolging aan gekoppeld werd. Indien personen met een hoge gezagspositie wel een individueel standpunt durven innemen, heeft dit immers ook gevolgen voor de ondergeschikten die opkijken in de rangorde, en kan dit er zelfs toe leiden dat een gehele organisatie zich verzet tegen bevelen van buitenaf.

Het snel heropstarten van de werkzaamheden van de NMBS in 1940 was volgens de heer Wouters een onvermijdelijke en correcte beslissing, aangezien er geen alternatief voorhanden was. De samenwerking met de bezetter had echter op een strikt voorwaardelijke basis moeten onderhandeld worden.

De heer Anciaux vraagt of deze heropstart van de werkzaamheden op initiatief van de heer Rulot of op vraag van de bezetter gebeurde.

De heer Wouters stelt dat er enerzijds sprake was van een grote interne druk op de heer Rulot om deze werkzaamheden terug op te starten, met name vanuit de industrie en de NMBS zelf, en dat er anderzijds ook grote druk uitgeoefend werd door de Duitse bezetter, een druk die *quasi* neerkwam op bedreiging met geweld. Wanneer de heer Rulot het personeel van de NMBS de schriftelijke instructie geeft om terug aan het werk te gaan, vermeldt hij uitdrukkelijk dat er niets van het personeel zal gevraagd worden dat tegen de Belgische belangen zal ingaan: dit is een belofte die hij niet heeft waargemaakt, aangezien hij op geen enkel moment garanties van de Duitse bezetter heeft gekregen dat dit niet het geval zou zijn. Hij heeft trouwens zelf ook geen enkel initiatief ondernomen om de samenwerking met de bezetter aan dergelijke voorwaarden te koppelen. Dat is volgens de

entraînant tout le personnel de la SNCB, sans se rendre compte des conséquences éventuelles.

En 1940, M. Rulot disposait d'une marge de négociation très restreinte voire inexistante, étant donné que l'occupant avait alors repris la gestion opérationnelle de l'entreprise d'une manière particulièrement agressive. Cependant, il n'a jamais rien tenté lui-même, par exemple pour opérer une éventuelle scission entre les transports belges et allemands, que du contraire. Ce rapport de forces déséquilibré a toutefois changé au cours de l'Occupation. Une marge de négociation se dessine ainsi en 1942, et M. Rulot bénéficie alors d'une position beaucoup plus forte pour négocier avec l'occupant, ce qui lui aurait permis, par exemple, de refuser la mise en œuvre des déportations. Il choisit alors délibérément de ne pas tirer parti de cette marge de négociation à ce moment.

On ne trouve pas, à la SNCB, d'exemples concrets de cas comparables aux actions d'Oskar Schindler visant à sauver des Juifs. Il s'agit plutôt d'actes modestes, comme le fait de cacher des outils pour aider les déportés à s'échapper des wagons, mais il n'y a même aucune certitude que ces actes soient à mettre au crédit du personnel de la SNCB.

À plusieurs moments cruciaux lorsqu'il s'agissait de prendre des décisions stratégiques, M. Rulot a systématiquement cherché à se couvrir auprès de son comité de direction, du conseil d'administration, de juristes, etc. Il a chaque fois obtenu ce soutien. Cependant, à partir de 1943, des signaux clairs sont émis au sein du comité de direction: il est grand temps de réévaluer la coopération avec l'occupant, de se dresser plus fortement contre lui et même de faire comprendre au personnel que les manœuvres de retardement et les actions de sabotage sont les bienvenues. Un conflit éclate alors au sein du comité de direction, à tel point que M. Rulot ne le convoquera plus par la suite. Le directeur général ignore donc ces signaux.

Le service social de la SNCB avait pour vocation principale de soutenir le personnel. Son directeur, M. Bomans, a fermé les yeux sur le fait que le service apportait un appui matériel et financier à la résistance. M. Bomans a toutefois été licencié lors de la répression en raison de son soutien à la propagande allemande en faveur du travail en Allemagne. Ce paradoxe est typique de la

heer Wouters de grote fout van de heer Rulot: hij is op een blinde manier gaan samenwerken met de bezetter, en heeft hier het voltallige personeel van de NMBS bij betrokken, zonder er zich rekenschap van te geven wat hiervan de mogelijke gevolgen zouden kunnen zijn.

De beschikbare onderhandelingsmarge van de heer Rulot was in 1940 zeer beperkt of zelfs onbestaande, aangezien de bezetter het operationeel beheer van het bedrijf op dat moment op een bijzonder agressieve manier overnam, maar de heer Rulot ondernam op dat ogenblik zelf ook geen enkel poging om bijvoorbeeld een eventuele opdeling tussen Belgische en Duitse transporten in te voeren, wel integendeel. Deze situatie van onevenwicht veranderde evenwel in de loop van de bezetting: in 1942 ontstaat wel een onderhandelingsmarge, waarbij de heer Rulot beschikte over een veel sterkere onderhandelingspositie ten aanzien van de bezetter, waardoor hij bijvoorbeeld had kunnen weigeren om de deportaties uit te voeren. Het feit dat hij deze onderhandelingsmarge op dat moment niet gebruikt, is een bewuste keuze.

Er zijn binnen de NMBS geen concrete voorbeelden beschikbaar van gevallen die vergeleken kunnen worden met de acties van Oskar Schindler met het oog op het redden van Joden. Het ging eerder om triviale dingen, zoals het verbergen van gereedschap om uit de wagons te kunnen ontsnappen, maar er bestaat zelfs geen zekerheid of het personeel van de NMBS hiervoor verantwoordelijk was.

De heer Rulot heeft consequent op verschillende cruciale momenten bij het nemen van strategische beslissingen rugdekking gezocht bij zijn directieraad, bij de raad van bestuur, bij juristen, enz. Hij verkrijgt deze steun ook telkens opnieuw. Binnen de directieraad van de NMBS worden vanaf 1943 evenwel duidelijke signalen gegeven dat het hoog tijd wordt om de samenwerking met de bezetter te herbekijken, zich steviger af te zetten tegen de bezetter, en zelfs aan het personeel duidelijk te maken dat verdragings- en sabotageacties opportuun zijn. Hierdoor ontstaat een conflict binnen de directieraad waardoor de heer Rulot verder nalaat deze directieraad nog samen te roepen. Hij negeert bijgevolg deze signalen.

De sociale dienst van de NMBS was er vooral op gericht steun te verlenen aan het personeel, en de heer Bomans, directeur van deze dienst, laat oogluikend toe dat zijn dienst materiele en financiële steun verleent aan het verzet. De heer Bomans wordt tijdens de repressie wel ontslagen wegens het verlenen van steun aan Duitse propaganda voor de tewerkstelling in Duitsland. Een

SNCB, une société qui soutenait la résistance, mais qui effectuait des transports pour le compte de l'occupant sans y voir une contradiction.

L'absence de condamnation de M. Rulot peut s'expliquer en partie par le fait que la répression de la collaboration après la guerre n'était pas tant antiflamande que pro-belge, dans le sens où des membres de mouvements nationalistes tels que la Ligue nationale flamande (VNV) ont été condamnés pénalement, alors que ce ne fut pas le cas pour des responsables pro-belges qui avaient commis des actes similaires. La répression a surtout sanctionné les comportements antibelges, que l'on ne pouvait pas reprocher à M. Rulot. Par ailleurs, les instances judiciaires partageaient du principe que les intéressés seraient sanctionnés en interne au sein de la SNCB.

M. Wouters conclut en disant espérer que des spécialistes de la pédagogie et de la didactique se serviront des résultats de son étude dans l'enseignement afin de pouvoir tirer des leçons du passé pour l'avenir.

Confiance a été faite aux rapporteurs pour la rédaction du présent rapport.

Les rapporteurs,

Karl VANLOUWE.
Jean-Frédéric EERDEKENS.
Karin BROUWERS.
Sabine LARUELLE.

La présidente,

Stephanie D'HOSE.

dergelijke tegenstrijdigheid is kenmerkend voor de NMBS: het was een bedrijf dat het verzet steunde, maar anderzijds wel transporten uitvoerde in opdracht van de bezetter, en hierin geen tegenspraak zag.

Het uitblijven van een veroordeling van de heer Rulot na de oorlog kan deels verklaard worden door het feit dat de naoorlogse bestraffing van collaboratie niet zozeer anti-Vlaams maar wel pro-Belgisch was, in die zin dat leden van nationalistische bewegingen zoals het Vlaams Nationaal Verbond (VNV) wel een strafrechtelijke veroordeling opliepen, maar dat pro-Belgische gezagsdragers die zich schuldig hadden gemaakt aan vergelijkbare feiten hiervoor niet veroordeeld werden. De repressie bestrafte vooral anti-Belgisch gedrag, en dit kon niet toegedicht worden aan de heer Rulot. De gerechtelijke instanties gingen er trouwens van uit dat de betrokkenen binnen de NMBS intern gesanctioneerd zouden worden.

De heer Wouters besluit met de opmerking dat hij hoopt dat de resultaten van het onderzoek zullen aangegrepen worden door pedagogische specialisten en vakdidactici in het onderwijs, teneinde in de toekomst lessen te kunnen trekken uit het verleden.

Vertrouwen werd geschonken aan de rapporteurs voor het opstellen van dit verslag.

De rapporteurs,

Karl VANLOUWE.
Jean-Frédéric EERDEKENS.
Karin BROUWERS.
Sabine LARUELLE.

De voorzitter,

Stephanie D'HOSE.