



SÉNAT DE BELGIQUE – BELGISCHE SENAAAT

Commissie voor de Institutionele Aangelegenheden

Commission des Affaires institutionnelles

VERSION PROVISOIRE NON RÉVISÉE

VOORLOPIGE NIET GEREVISEERDE VERSIE

DE DEFINITIEVE VERSIE ZAL ZO VLUG MOGELIJK BESCHIKBAAR ZIJN

LA VERSION DÉFINITIVE SERA DISPONIBLE DANS LES MEILLEURS DÉLAIS

08/12/2023

De NMBS en de deportaties

De rol van de spoorwegen in de deportaties van Joden en Roma (raciaal gedeporteerden), politiek vervolgd en verplicht tewerkgesteld tijdens de Tweede Wereldoorlog in België

Eindrapport

Nico Wouters

Inhoudstafel

1. Inleiding

- 1.1. Dankwoord
- 1.2. Kader van het onderzoek
- 1.3. Vraagstelling
- 1.4. De archiefbronnen

2. De NMBS in oorlogstijd

- 2.1. Het statuut van de Maatschappij voor de oorlog
- 2.2. De bedrijfsstructuur
- 2.3. De Tayloriaanse aanpak van de directeur-generaal
- 2.4. De voorbereiding voor de oorlog
- 2.5. De rol van de NMBS tijdens de Achttiendaagse veldtocht
- 2.6. De beslissing tot de werkhervatting (juni 1940)
- 2.7. Het Duitse spoorwegbeheer en de Duitse bevoegdheid
- 2.8. Gezagsuitoefening en besluitvorming
- 2.9. Evoluerende bevoegdheid en militair vervoer
- 2.10. Solidariteit en productiviteit

3. Militaire prestaties

- 3.1. Het uitvoeren van Duits vervoer door de NMBS
- 3.2. Duits vervoer vs. militair vervoer
- 3.3. Andere militaire prestaties

4. Deportaties

- 4.1. De Sonderzüge of 'speciale treinen'
- 4.2. Politiek vervolgd (politieke gevangenen)
- 4.3. Verplicht tewerkgestelden (dwangarbeiders)

4.4. Joden en Roma (raciaal gedeporteerden)

4.5. Financiële afhandeling

5. Verzet, zuivering en herstel

5.1. Openlijke protesten van de directie

5.2. Georganiseerd verzet binnen het bedrijf

5.3. De houding van de directie tegenover het verzet

5.4. Waarom geen verzet tegen de deportaties?

5.5. Dagelijks verzet en de Galopin-doctrine

5.6. Aandeel van het Duitse vervoer en de Galopin-Doctrine

5.7. Eindspel

5.8. Zuivering van het bedrijf

6. Algemeen Besluit

Lijst met afkortingen

Bronnenlijst

Selectieve publicatielijst

Bijlagen

1. Inleiding

1.1. Dankwoord

Dit rapport is het resultaat van een historisch onderzoek uitgevoerd door het Studiecentrum Oorlog en Maatschappij (CegeSoma), de vierde operationele directie van het Rijksarchief. Graag wil ik eerst de opdrachtgevers danken voor het vertrouwen dat ze stelden in het CegeSoma: Vice-eerste minister en minister van Mobiliteit Georges Gilkinet en senaatvoorzitter Stephanie D'Hose, alsook alle leden van de Commissie Institutionele Aangelegenheden van de Senaat. Verschillende andere mensen verdienen eveneens een dankwoord. Dat is in de eerste plaats Florence Matteazzi, die als onderzoekster een deel van het bronnenmateriaal verzamelde en een studie uitvoerde over het verzet binnen de NMBS. Een dankwoord gaat ook uit naar de leden van het wetenschappelijk adviescomité: Michaël Amara (diensthoofd Algemeen Rijksarchief Brussel), Grégory Célerse (onderzoeker Musée de la Résistance, Bondues & Rails et histoire, Parijs), Frédéric Crahay (directeur Stichting Auschwitz), Dirk Luyten (hoofd onderzoek CegeSoma/Rijksarchief), Hinke Piersma (Hoofd onderzoek Nederlands Instituut voor Oorlog en Genocidestudies (NIOD), Amsterdam), Laurence Schram (onderzoeker Kazerne Dossin), Veerle Vanden Daelen (conservator en coördinator collecties en onderzoek Kazerne Dossin), Bart Van der Hertem (onderzoeker spoorweg- en transportgeschiedenis, zelfstandig consultant en coach) en Paul Van Heesvelde (onderzoeker spoorweg- en transportgeschiedenis). Deze leden werden geselecteerd omwille van hun expertise over de materie.

Bijzondere vermelding verdienen Paul Van Heesvelde en Dirk Luyten, die vroege drafts van het boekmanuscript nalazen en op specifieke vragen antwoorden. Gertjan Desmet van het CegeSoma/Rijksarchief, Karin Van Honacker van het Rijksarchief en Jos Decelle, oud directielid van Infrabel, gaven ook belangrijke opmerkingen bij het eindrapport. Laurence Schram van Kazerne Dossin verdient extra dank voor het bereidwillig ter beschikking stellen van haar onderzoeksarchief.

Naast de leden van het wetenschappelijk comité en de bijkomende lezers, verdienen ook de documentatiedienst en administratieve diensten van de NMBS een woord van dank. Zij verleenden hun volledige medewerking door toegang tot hun archieven te verlenen en actief te speuren naar nog overgebleven bronnen. Het gaat in de eerste plaats om Lawrence van Haecke van de archief- en documentatiedienst en de twee vrijwilligers Michel Thiry en Paul Pastiels. Gieslinde Schampheler en Nathalie Boulanger van het secretariaat van Bestuursorganen bij de NMBS, waren altijd bereidwillig om de toegang te verlenen tot de bij hen bewaarde archieven. Dat deed ook Nathalie Ledent van HR Rail. Dank ook aan drie jonge en talentvolle onderzoekers die uitstekend onderzoek verrichtten. Ruben Lateur en Sybren Logghe bestudeerden in hun masterscripties aan de Universiteit van Gent respectievelijk het verzet bij de NMBS rond Mechelen, Tienen, Landen en Leuven en de naoorlogse zuivering bij de

NMBS.¹ Kris Van der Aar van de Radboud Universiteit Nijmegen bestudeerde in het kader van zijn onderzoeksmaster aan CegeSoma/Rijksarchief de naoorlogse zuivering bij de secretarissen-generaal en de NMBS. Johannes van de Walle, Jan Naert en Joachim Derwael van het Depot Cuvelier van het Rijksarchief in Brussel en Gertjan Desmet van CegeSoma gaven onmisbaar advies in de speurtocht naar archieven van het militair gerecht, de oorlogsschade en de Dienst voor Economische Recuperatie (ORE) in het Rijksarchief. Oud-archivaris Luc Vandeweyer verschaftte actieve hulp in de speurtocht in het archief van de Emissiebank en het archief van de Dienst Sekwester in het Rijksarchief. Ook Gert De Prins en Alexandra Matagne van de Dienst Archieven Oorlogsslachtoffers (Rijksarchief) verleenden de nodige steun en adviezen.

1.2. Kader van het onderzoek

Op 4 april 2019 keurde de kamer van volksvertegenwoordigers de resolutie goed met de wens voor een historisch onderzoek naar de rol van de NMBS in de deportaties van Joden tijdens de Tweede Wereldoorlog. Het CegeSoma/Rijksarchief kreeg de opdracht voor dit onderzoek op 27 januari 2022 van vice-eerste minister en minister van Mobiliteit Georges Gilkinet en van Stephanie D'Hose, voorzitter van de Senaat in België. De opdracht luidde om een historisch onderzoek uit te voeren naar de rol van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) bij de raciale deportaties tijdens de bezetting van de Tweede Wereldoorlog van Joden en Roma, de deportaties van politiek vervolgd (tegenstanders en verzetsmensen) en van verplicht tewerkgestelden (dwangarbeiders)². Het doel was in november 2023 een eindrapport te presenteren in de Senaat. De aard en de vorm van dit rapport of de vraagstelling van het onderzoek, werden in de opdracht niet in detail omschreven. Voor het onderzoek werd 60.000 euro vrijgemaakt, waarvan de helft door elk van beide opdrachtgevers werd betaald.

Het onderzoek ging van start op 1 augustus 2022 met de indiensttreding van onderzoekster Florence Matteazzi die een deel van het basiswerk in de archieven uitvoerde. Er werd een tussentijdse rapportage uitgevoerd voor de Commissie Institutionele Aangelegenheden door Nico Wouters op 28 oktober 2022 en 7 juli 2023. Het onderzoek werd ook gepresenteerd voor de gespecialiseerde wetenschappelijke commissie van het CegeSoma op 25 januari 2023. Het begeleidend wetenschappelijk comité vergaderde op 15 september 2022, 22 maart 2023 en op 16 oktober 2023.

¹ Ruben Lateur, *Het verzet tijdens de Tweede Wereldoorlog door de spoorweglieden in de regio Mechelen en de aansluitende zones Leuven, Tienen en Landen*, ongepubliceerde masterscriptie, UGent, 2023; Sybren Logghe, *De administratieve zuivering van incivisme binnen de NMBS na de Tweede Wereldoorlog*, onuitgegeven masterscriptie UGent, 2023.

² Overeenkomst tussen het Rijksarchief en de Senaat dd. 31 januari 2022; Ministerieel Besluit getekend door minister Georges Gilkinet dd. 13 augustus 2022.

We hadden tien maanden voor het onderzoek en vijf maanden schrijftijd. Het (Nederlandstalige) rapport werd ingediend op 1 november 2023.

Dit eindrapport beperkt zich tot een zuiver historische analyse op basis van het bronnenonderzoek. Het bevat geen beleidsaanbevelingen over eventuele herstelmaatregelen. Dit behoort immers niet tot ons wetenschappelijk mandaat. Niettemin gaan we in de conclusie wel in op de verantwoordelijkheden in de historische context en eventuele hedendaagse lessen. Het onderzoek leidde naast dit eindrapport overigens ook tot een uitgebreider publieksboek dat samen met het rapport verschijnt.³

In dit rapport wordt de term 'deportaties' gebruikt in onze hedendaagse betekenis en dus in de betekenis van de opdracht: het gedwongen overbrengen van diverse categorieën slachtoffers uit België en Noord-Frankrijk naar Duitsland of een door Duitsland bezet land, met de bedoeling hen op te sluiten, verplicht tewerk te stellen of te vermoorden. We spreken over drie grote categorieën: slachtoffers van politieke vervolging (verzetsmensen en politieke gevangenen), slachtoffers van economische vervolging (verplicht tewerkgestelden of dwangarbeiders) en slachtoffers van raciale vervolging (Joden en Roma). Vanuit de Dossinkazerne in Mechelen worden 25.843 mensen – 353 Roma en de rest allemaal Joden – gedeporteerd. Daarnaast worden ook nog naar schatting 6000 Joden uit België vanuit Frankrijk gedeporteerd. Het gaat hier om een volledige bevolkingsgroep zonder onderscheid: kleine kinderen en oude mensen, zieken en behoeftigen. Het aantal gedeporteerde politiek vervolgdgen (vooral verzetsmensen) is voor België nog niet exact bepaald. Het aantal erkende politieke gevangenen in België is 40.281, maar dit zijn uiteraard niet allen gedeporteerden. We nemen het cijfer van historicus Patrick Nefors als richtlijn, die spreekt over 16.081 gedeporteerde politieke gevangenen.⁴ Het gaat hier dus niet om officieel erkende politieke gevangenen, maar iedereen die als tegenstander en verzetsmensen door de Duitse bezetter wordt geïnterneerd en gedeporteerd. In dit rapport wordt de term politieke gevangenen gebruikt. Ook het aantal verplicht tewerkgestelden is tot vandaag nog altijd niet exact bepaald. Het meest precieze en gangbare cijfer blijft de telling van Frans Selleslagh die 75.000 Belgen vermeldt die verplicht tewerkgesteld worden in Noord-Frankrijk en 189.542 Belgische dwangarbeiders in Duitsland (waarvan er 3200 omkomen).⁵ Na de bevrijding worden volgens de databank van de Dienst Archieven Oorlogsslachtoffers 52.883 mensen erkend als gedeporteerde voor

³ Nico Wouters, *Bezet bedrijf. De oorlogsgeschiedenis van de NMBS*, Tielt, 2023.

⁴ Patrick Nefors, 'Camps de concentration (Belges dans)', in José Gotovitch en Paul Aron (eds.), *Dictionnaire de la Seconde Guerre mondiale en Belgique*, Bruxelles, 2008, 79-80.

⁵ Frank Selleslagh, 'De tewerkstelling', in Etienne Verhoeyen e.a., *Het minste kwaad*, Kapellen, 1990, 60-83 (77); Dirk Luyten, 'Travail obligatoire', in José Gotovitch en Paul Aron (eds.), *Dictionnaire de la Seconde Guerre mondiale en Belgique*, Bruxelles, 2008, 439-445.

de verplichte tewerkstelling (waaronder 2266 postuum). Bij gebrek aan beter is het cijfer van 189.542 Belgische dwangarbeiders in Duitsland de richtlijn.

Dit zijn heel verschillende slachtoffercategorieën die in geen geval gelijkgeschakeld kunnen worden. Maar ze zijn onderling verbonden wat betreft het proces van de deportaties. Het gaat in elk van deze categorieën om onrechtmatig aangehouden en geïnterneerde mensen, wiens deportatie met andere woorden ook onrechtmatig is. De besluitvorming en de uitvoering van de deportaties passen in de ruimere context van het uitvoeren van vervoer in Duitse opdracht tijdens de bezetting. Vanuit historisch oogpunt, is het logisch de verschillende categorieën samen te bestuderen vanuit de gemeenschappelijke vraagstelling naar de rol van de NMBS.

1.3. Vraagstelling

De geschiedenis van de spoorwegen in België gebeurt aanvankelijk vooral vanuit het bedrijf zelf.⁶ Ook amateurhistorici en verenigingen van spoorweghistorici spelen daarbij een grote rol. Wat de periode van de Tweede Wereldoorlog betreft, leggen zij de focus vaak bij de militaire gebeurtenissen, het verzet bij de NMBS of de meer technische aspecten van de spoorweggeschiedenis. Hoewel het werk van Claude Lokker uit 1985 over de NMBS tijdens de oorlog een pionierswerk is, bevat het helaas geen voetnoten of bronvermeldingen en is de toon soms apologetisch.⁷ Een belangrijke mijlpaal is het boek dat in 2001 werd uitgegeven naar aanleiding van 175 jaar Belgische spoorwegen en 75 jaar NMBS.⁸ Dit boek blijft vandaag nog het wetenschappelijke standaardwerk over de Belgische spoorweggeschiedenis. Het bevat onder meer een hoofdstuk over de Tweede Wereldoorlog van Paul Van Heesvelde.⁹ Ook de inleiding bij de inventaris van Madeleine Jacquemin van het Rijksarchief verschaft een goede synthese.¹⁰ Paul Van Heesvelde publiceerde de afgelopen decennia de belangrijkste wetenschappelijke bijdragen over de

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

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

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

⁹ Paul Van Heesvelde, 'Räder müssen rollen für den Sieg'. L'exploitation ferroviaire durant la Seconde Guerre Mondiale / 'Räder müssen rollen für den Sieg'. Spoorwegexploitatie tijdens de Tweede Wereldoorlog', in Bart van der Hertten, Michelangelo Van Meerten en Greta Verbeurgt (eds.) *Sporen in België (...)*, 182-199.

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

oorlogsgeschiedenis van de NMBS.¹¹ De rol van de NMBS bij de Jodendeportaties werd ook behandeld in het boek en rapport dat in 2007 gepubliceerd werd als 'Gewillig België' (of 'La Belgique docile'). Dit onderzoek naar de rol van de Belgische overheden in de vervolging van Joden in België werd eveneens uitgevoerd door het CegeSoma in opdracht van de Senaat.¹² Het korte hoofdstuk dat specifiek over de NMBS handelde, bevestigde toen al de uitvoering van de Jodentransporten door de NMBS.

Na dit onderzoek werd algemeen aanvaard dat de NMBS de Jodendeportaties had uitgevoerd. In het kader van de opening van Kazerne Dossin in Mechelen in november 2012 verschaftte de NMBS een historische treinwagen die in de hernieuwde site van het museum en memoriaal werd geplaatst. Bij de inauguratie ervan, gaf toenmalig gedelegeerd bestuurder van de NMBS-holding Jannie Haek een publieke verklaring over de bezettingsrol van de NMBS die sterk gebaseerd was op het in 2007 gepubliceerde rapport 'Gewillig België'. Ook op de website van het treinmuseum *Trainworld* wordt die stelling overgenomen: 'Vanaf 1941 leverde het nazibewind geen treinbestuurders meer. De Belgische machinisten moesten zelf instaan voor alle konvoeien, ook die van Duitse militaire treinen. De NMBS, die een belangrijke schakel in de logistiek van de nazi's was geworden, nam noodgedwongen deel aan de deportatie van Joden en zigeuners uit België, en ook uit Noord-Frankrijk'.¹³ De deelname van de NMBS aan de Jodendeportaties is dus sinds 2007 al geen geheim meer. Toch bleven nog veel vragen over.

Dit leidde zoals gezegd op 27 januari 2022 tot de politieke beslissing voor de opdracht aan het CegeSoma/Rijksarchief. De hierboven vermelde opdracht omvat een onderzoek naar de rol van de NMBS in de deportaties tijdens de bezetting van de Tweede Wereldoorlog. Dit houdt ten eerste in dat het bedrijf in de bredere bezettingscontext wordt geplaatst. Dit betekent de relatie van de bedrijfsvoering tot de zogenaamde politiek van het minste kwaad en de Galopin-doctrine, de context van de samenwerking met de bezetter en de bevoegdheidsverdeling met de Duitse bezetter. Het betekent ten tweede ook dat de bredere bedrijfsgeschiedenis in bezettingstijd wordt onderzocht: de bedrijfsvoering, de dienstverlening, de interne

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

¹² Nico Wouters, 'Het transport van de Joden', in Rudi van Doorslaer (e.a.), *Gewillig België. Overheid en Jodenvervolgging tijdens WO II*, Meulenhof/Manteau, 2007, 587-604.

¹³ Website geconsulteerd op 31 juli 2023.

<https://www.trainworld.be/nl/collecties/de-geschiedenis-van-de-belgische-spoorwegen/3-oorlog-en-hervorming-1914-1945>.

organisatie, de besluitvorming, de evolutie van inkomsten en uitgaven en de machtsverhoudingen. Het betekent ten derde ook dat gekeken wordt naar de praktijk van de samenwerkingspolitiek: het verzet binnen het bedrijf, de praktische uitvoering en de financiële afhandeling van de deportaties en de reacties van onderuit op de samenwerking met de bezetter. De belangrijkste vragen waarop we een antwoord willen geven zijn: Werden de deportaties uitgevoerd met Belgische treinen en met Belgisch personeel en hoe gebeurde dit op een concreet niveau? Hoe werden de deportaties financieel afgehandeld? Wie droeg welke verantwoordelijkheid voor de beslissingen en welke positie nam de NMBS in binnen de algemene politiek van de economische samenwerking met het Derde Rijk? Wat was de verhouding met de Duitse bezetter? Waren er marges voor onderhandeling en waarvoor werden die marges (niet) gebruikt? Wat was de houding van het georganiseerd verzet binnen de NMBS? Hoe gebeurde de naoorlogse zuivering en welke rol speelden de deportaties daar (niet) in? Waren er vragen of klachten na de bevrijding over de rol van de NMBS? Zoals gezegd impliceert dit een bredere bedrijfsgeschiedenis van de NMBS in oorlogstijd. Die bredere context en dat diepere begrip is ook nodig om het gebrek aan directe bronnen met betrekking tot de deportaties te compenseren.

1.4. Archiefbronnen en andere uitdagingen

Een volledig overzicht van de geconsulteerde archieven werd opgenomen in de bibliografie. Hier beperk ik me tot de belangrijkste collecties. Een eerste prioritaire collectie is het archief van de Personeelsdienst van de NMBS, waaronder de Individuele dossiers Incivisme, dat zich bevindt in het Algemeen Rijksarchief Brussel.¹⁴ In het depot Cuvelier van het Rijksarchief in Brussel zijn de archieven van het militair gerecht voor de bestraffing van collaboratie na de oorlog essentieel, waaronder het gerechtelijke onderzoek naar de NMBS en naar (onder meer) directeur-generaal Narcisse Rulot. We maakten dankbaar gebruik van een belangrijk archiefbestand over directeur-generaal Narcisse Rulot in het Rijksarchief Namen. Ook de archieven van het secretariaat van Bestuursorganen van de NMBS zijn bijzonder nuttig. Enkele oorlogsarchieven worden nog door de dienst zelf bewaard, met name het uitgebreide tuchtonderzoek over directeur-generaal Narcisse Rulot en de notulen van de vergaderingen van de raad van bestuur en het bestendig comité. De archieven bewaard door het Archief- en Documentatiecentrum van de NMBS zijn erg dispaaraat. Vooral de berichten en de archieven met betrekking tot de sabotages op het spoorwegnet vormen een belangrijk aandeel van de geselecteerde archieven. We consulteerden ook Duitse archieven, met name onder meer de archieven van het 'Reichsverkehrsministerium' en de 'Hauptverkehrdirektion Brüssel' in het Bundesarchiv van Berlijn en de 'Organisation und Geschäftverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel' in het Bundesarchiv van Freiburg. Bij het CegeSoma zijn vooral de archieven van diverse verzetsorganisaties tijdens de Tweede

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

Wereldoorlog belangrijk. Bij de dossiers van de Dienst Archieven Oorlogsslachtoffers (Rijksarchief) zijn vooral de documenten met betrekking tot het zogenaamde '20^{ste} konvooi' interessant. Ook de mondelinge getuigenissen bewaard bij de Stichting Auschwitz geven bijkomende informatie.

Het onderzoek werd echter geconfronteerd met veel lacunes in de bestaande archiefbronnen en ook met verdwenen archieven. Zoals al in het rapport en boek 'Gewillig België' uit 2007 werd gesignaleerd, bestaat geen 'centraal dossier' over wat wij vandaag de deportatietreinen tijdens de Tweede Wereldoorlog noemen.¹⁵ Ook worden die deportatietreinen zo goed als nooit vermeld in andere NMBS-bronnen. De deportaties worden bijvoorbeeld nooit besproken in de raad van bestuur of het bestendig comité van de NMBS. We komen in het rapport terug op mogelijke verklaringen daarvoor. Ook komt de NMBS of komen de verschillende betalers aan de NMBS niet voor in de archieven van de Emissiebank of van het archief van de Dienst van het Sekwester van de Administratie der Domeinen (beiden in het Rijksarchief, depot Cuvelier in Brussel). Dat geldt ook voor het archief van de *Office de Récupération Économique* (ORE) in het Rijksarchief. Hoewel het archiefbestand 'Oorlogsschade' in het Rijksarchief erg rijk is en veel mogelijkheden geeft voor nieuw onderzoek, was het binnen het specifieke kader van dit onderzoek minder relevant. Bijzonder teleurstellend was ook de geringe respons op de oproep die gelanceerd werd tijdens de winter van 2022-2023 voor getuigen en privé-archieven via de kanalen van het CegeSoma/Rijksarchief, Kazerne Dossin, de Stichting Auschwitz en de NMBS (met name het personeelsblad 'Le Rail /Het Spoor'). Slechts een 10-tal mensen reageerden, doorgaans niet met essentiële informatie. Ook 61 gemeentebesturen rond het belangrijkste deportatietraject van Joden in België werden gecontacteerd, onder meer specifiek met de vraag voor politiearchieven. We kregen een tiental positieve vermeldingen van lokale archieven en heemkundige kringen maar omdat geen enkel gesignaleerd archiefbestand echt relevant bleek voor dit onderzoek werd uiteindelijk besloten deze archieven niet te consulteren. We moeten dus besluiten dat de strategie om de verschillende slachtoffercategorieën in één studie te combineren zodat het 'vangnet' voor relevante bronnen groter zou zijn, wat dit aspect betreft niet succesvol bleek. Gelukkig levert de combinatie van slachtoffercategorieën wel inhoudelijke inzichten op.

Daarnaast zijn er ook bepaalde archiefbronnen verdwenen. In sommige gevallen maakt dat deel uit van de normale praktijk. Veel 'operationeel archief' zoals de blokboekjes over de passage tussen stations, de bulletins van vertrek ('bulletins de mise en marche') van de dienstleiding met de routebeschrijving, de spoorboeken (met vertrek- en eindbestemming en de lijnen), attesten van de EBD-Brüssel om de treinen

¹⁵ Nico Wouters, *Het transport van de Joden*.

te bestellen of de dienstroosters werden standaard vlak na gebruik vernietigd.¹⁶ Bij de zogenaamde speciale treinen (*Sonderzüge*) was dat waarschijnlijk ook een maatregel die papieren sporen moest verwijderen.

Daarnaast zijn er ook NMBS-archieven in de loop der tijd verdwenen, zoals het archief van de Financiële directie, de tuchtdossiers van het personeel of bepaalde archieven van de hogere leidinggevendenden zoals de directieraad, directeurs van de centrale werkplaatsen, de hoofdingenieurs van de directie Materieel, de directie Exploitatie of de directie van het Spoor. Ondanks de uitstekende hulp van de huidige diensten van de NMBS aan dit onderzoek, zijn er in het verleden toch jammerlijke beslissingen genomen die hebben geleid tot het verdwijnen van essentiële archiefbestanden. Ondanks het feit dat de NMBS na inspectiebezoeken van het Rijksarchief al in 1990 en opnieuw in 2003 werd gevraagd bepaalde archieven over te brengen om ze in goede omstandigheden te bewaren en ontsluiten, besloot de NMBS daar nooit op in te gaan omdat zij argumenteerden niet onder de archiefwet te vallen. Pas na 2013 kwam daar langzaam verandering in, maar door de slechte bewaaromstandigheden in het verleden zijn helaas veel archiefbestanden beschadigd of verloren geraakt.¹⁷ Ook archieven van het ministerie van Justitie over het gebruik van de celwagens bestaan niet meer.¹⁸ Om al deze redenen, steunt het onderzoek noodgedwongen op gefragmenteerde en onvolledige data.

Dit rapport is een samenvatting van de ruimere boekpublicatie en richt zich op de vraag van de opdrachtgevers. De bredere analyse in het rapport steunt stevast op de ruimere contextualisering in het boek. Elk genummerd onderdeel in het rapport bevat telkens een kort deelbesluit in een kader, wat toelaat om snel de krachtlijnen te vatten. In het algemeen besluit kijken we naar de verantwoordelijkheden in historisch perspectief en trekken we mogelijke lessen uit deze geschiedenis.

¹⁶ Informatie bezorgd aan de auteur door Lawrence van Haecke en Paul Pastiels (Archief en Documentatiecentrum NMBS) e-mail dd. 10 juli 2023.

¹⁷ Interne nota Michaël Amara (diensthoofd Algemeen Rijksarchief Brussel) dd. 7 december 2018 en opmerkingen van Michaël Amara bij het eindrapport dd. 11 oktober 2023.

¹⁸ E-mail Michaël Amara (Diensthoofd Algemeen Rijksarchief Brussel) aan de auteur 13 februari 2023.

2. De NMBS in oorlogstijd

2.1. Het statuut van de Maatschappij voor de oorlog

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) wordt opgericht op 1 september 1926.¹⁹ Het is een Maatschappij van publiek recht van categorie B die van de Belgische staat de opdracht krijgt voor 75 jaren het (grootste deel van) spoorwegennetwerk uit te baten. Het is een hybride maatschappij: met een bedrijfsvoering op maat van de private sector maar onder strikte politieke voogdij.²⁰ De Belgische staat blijft de eigenaar van het spoornetwerk en is ook de meerderheidsaandeelhouder van het bedrijf. De tarieven van de NMBS, grotere commerciële beslissingen en grote aankopen moeten worden goedgekeurd door de regering. Het parlement heeft bevoegdheid over uitbreidingen van het spoorwegennetwerk en grote leningen van de NMBS. De boekhouding van de NMBS staat apart en niet onderworpen aan de controle van het Rekenhof. Achttien van de eenentwintig leden van de raad van bestuur, waaronder de vertegenwoordigers van de grote industriële sectoren, worden niet door de algemene vergadering benoemd maar door de Koning. Enkel de drie personeelsvertegenwoordigers in de raad van bestuur worden de facto door de vakbonden benoemd.²¹ Via de belangrijke bevoegdheden van het Paritair Comité en deze taken van medebeheer, krijgen de vakbonden (voor die tijd) veel macht in de NMBS.²² De samenstelling van de raad van bestuur op de vooravond van de Tweede Wereldoorlog is als volgt: negen katholieken, zeven socialisten en vijf liberalen. De voogdijminister van PTT, Radio-omroep en Verkeerswezen zit de raad van bestuur voor. Op de vooravond van de bezetting is dit de katholieke minister Antoine Delfosse. Een vierkoppig bestendig comité, dat uit leden van de raad van bestuur bestaat, bereidt de vergaderingen voor. In 1940 is de voorzitter van het bestendig comité de katholiek en voormalig Boerenbond-voorzitter Victor Parein. Overige leden zijn de liberaal V. Cousin, de socialist Gustave Lambert en de katholiek Frantz Loontjens.

¹⁹ De wet van 23 juli 1926 en het KB van 7 augustus 1926. Guy Coppieters, 'Nationale maatschappij der Belgische spoorwegen (NMBS). Société nationale des chemins de fer belges (SNCB)', in Jean-Marie Yante en Pierre-Alain Tallier, (éd.), *Guide des organismes d'intérêt public en Belgique*, Tome II, Volume 2, Bruxelles, 2008, 768-777; Madeleine Jacquemin, *Inventaire*, 13-18; Bart van der Hertten, 'Le rail en Belgique', in *Destination le front. Les chemins de fer en Belgique pendant la Grande Guerre*, Bruxelles, 2014, 19-27.

²⁰ Guy Vanthemsche, *Het Interbellum*, 164.

²¹ Idem, 112.

²² Dirk Luyten, 'De NMBS als werkgever', in Bart Van der Hertten, Michelangelo Van Meerten, Greta Verbeurgt, (dir.), *Sporen in België (...)*, 272-301.

2.1. Besluit: De NMBS is sinds 1926 een publieke onderneming beheerd als een privaat bedrijf, met een sterke stem van de grote industriële sectoren in de raad van bestuur. Het bedrijf heeft echter ook een nationaal strategisch belang voor de openbare dienstverlening. Het valt daarom onder een strikte, wettelijk omschreven politieke voogdij van de Belgische staat: de meerderheidsaandeelhouder en de eigenaar van het spoorwegnetwerk.

2.2. De bedrijfsstructuur

Op de vooravond van WOII heeft de NMBS een combinatie van een verticale en een horizontale bedrijfsstructuur.

2.2.1. De NMBS heeft op de vooravond van WOII zes diensten (eigenlijk directies). Drie centrale directies (algemene directie, personeelsdienst en de financiële dienst) en drie decentrale directies: de directie Materieel en Aankopen, de directie van het Spoor en de directie Beheer (of 'Technische Exploitatie'). Tijdens de bezetting komen daar nog twee directies bij: (a) de directie Handelszaken (de commerciële directie) wordt op 1 mei 1941 als aparte directie uit de Directie Beheer gehaald; (b) de Sociale Dienst wordt in 1941 ook als aparte directie opgericht.

2.2.2. Er is ook een horizontale, regionale indeling waar de directies vertegenwoordigd zijn. De belangrijkste daarvan hangen af van de personeelsdirectie en de grote regionale groepen: Antwerpen, Charleroi, Gent, Hasselt, Luik, Bergen en Namen, en vanaf november 1940 ook de groep Brussel. In elk van deze groepen zijn de directies van Beheer, Materieel en het Spoor vertegenwoordigd door een hoofdinspecteur of een hoofdinspecteur. De directies Beheer en Spoor bestaan dan weer uit negen geografische indelingen, de directie Materieel uit zeven districten en de Commerciële directie uit vijf inspectieregio's.²³ Onder deze groepen vallen ook de hulpdiensten zoals de centrale werkplaatsen en de garages en de uitvoeringsdiensten zoals de stations, de locomotiefdepots en de lijnwerkplaatsen. De grote centrale werkplaatsen hangen af van de directie Materieel en Aankopen: Cuesmes, Gentbrugge, Laken, Leuven, Luttre, Mechelen en Salzinnes.

2.2.3. De top-down organisatie van de nationale directies en de bottom-up indeling van de regionale groepen leidt soms tot concurrerende competenties en spanningen. Waar de directies de formele macht hebben, staan de groepsindelingen dan weer dicht bij de werkvloer. Groepschefs hebben veel informele- maar weinig formele macht. Ze beheren slechts een beperkt budget en houden vooral toezicht op het personeel. De groepen en de werkplaatsen vallen nog altijd onder het gezag van de centrale directie.

²³ Bericht 44 P. dd. 18 oktober 1940, *Avis Service P*, Arch. NMBS/SNCB.

2.2. Besluit: De bedrijfsstructuur in 1940 is een combinatie van een hiërarchisch-centralistische formele gezagsuitoefening (verticaal) met een gedecentraliseerde regionale structuur (horizontaal). Die structuur is misschien onvermijdelijk bij een bedrijf met deze omvang, de grote diversiteit aan beroepen en het landelijke bereik. In het algemeen is de bedrijfscultuur bijzonder hiërarchisch: naar hedendaagse normen is de gezagsuitoefening binnen de NMBS haast militair te noemen.

2.3. De Tayloriaanse aanpak van de directeur-generaal

2.3.1. Sinds maart 1933 staat de NMBS onder leiding van directeur-generaal Narcisse Rulot, een burgerlijk mijningenieur van de Universiteit van Luik. Hij komt in dienst van de Belgische Staatsspoorwegen in 1906 en klimt langzaam op. Als directeur-generaal is hij een overtuigd aanhanger van de wetenschappelijke bedrijfsvoering. Hij heeft geen goede reputatie bij de vakbonden, zeker niet bij de socialistische vakbond. Hij wordt als autoritair beschouwd. Deels onder zijn leiding daalt het personeelsbestand van 116.133 personeelsleden in 1926 naar 72.556 op 31 december 1939.

2.3.2. De NMBS speelt in de jaren 1930 in België een voortrekkersrol in nieuwe Tayloriaanse arbeidsprocessen en planmatige werkorganisatie.²⁴ Er is de verhoging van kettingproductie, de modernisering van automatische seinhuizen, een mechanisering van postvervoer en expresgoederen, een centralisatie van de herstellingen in gemechaniseerde (hoofd-)werkplaatsen en een elektrificatie van het netwerk. Door de modernisering van enerzijds de tractiemiddelen en het wagenpark en anderzijds de gebouwen en de spoorinfrastructuur stijgt het trafiekvolume aanzienlijk. In 1926 leggen 2413 reizigerstreinen samen 39 miljoen kilometer af; in 1938 is dat gestegen naar 4042 treinen die 62,5 miljoen kilometer afleggen.²⁵

2.3.3. Rationalisering betekent ook besparen: de globale uitgaven van het bedrijf dalen van 146 miljoen BEF in 1927 naar 74 miljoen in 1939.²⁶ De jaren tussen 1926 en 1930 boekt de NMBS winst maar na 1931 sluit het bedrijf elk jaar af met een significant deficit: onder meer door de economische crisis en de concurrentie van het automobieltransport.²⁷ Het reservefonds is tegen helemaal 1934 uitgeput (hoewel het hernieuwingsfonds of investeringsfonds wel blijft stijgen).

2.3.4. De mogelijkheden van de NMBS zijn sterk conjunctuurgebonden. Om de modernisering te bekostigen, moet de NMBS in de jaren 1930 grote staatsleningen aangaan, wat de dubbelzinnigheid aantoont van het statuut van de NMBS als

²⁴ Éric Geerkens, *La rationalisation*, 445.

²⁵ Narcisse Rulot, 'Dertig jaren vooruitgang in de exploitatie der Belgische Spoorwegen', in *Technisch Wetenschappelijk Tijdschrift*, nr. 7, 1943.

²⁶ Idem.

²⁷ Guy Vanthemsche, *Het Interbellum*, 169-170.

autonoom bedrijf.²⁸ Hoewel sommige volksvertegenwoordigers klagen over het eigengereid optreden van de directeur-generaal in de besteding van deze staatsleningen, kan Narcisse Rulot niet anders dan een strikte financiële politiek te voeren onder de directieven van de politiek en de industrie.²⁹ Rulot is op de vooravond van WOII een vertrouweling van de politiek en de industrie die stevig op zijn stoel zit.

2.3. Besluit: Onder leiding van de wetenschappelijke bedrijfsvoering van directeur-generaal Narcisse Rulot, speelt de NMBS een belangrijke rol in de toepassing van nieuwe Tayloriaanse arbeidsorganisatie en productieprocessen. Na 1931 hakken de economische crisis en de concurrentie van het automobiëlvervoer er diep in. De NMBS sluit na 1931 elk jaar af met een deficit. De staatsleningen die het autonome bedrijf aangaat, bevestigen de dubbelzinnige relatie tot de Belgische staat.

2.4. De voorbereiding voor de oorlog

2.4.1. De voorbereiding van de rol die de NMBS moet spelen in oorlogs- en bezettingstijd, is gebaseerd op het model van de Eerste Wereldoorlog. De centrale les uit WOI is om het Belgische openbare bestuur te laten functioneren onder Belgische gezag, als de beste garantie om de belangen van het land en haar bevolking te verdedigen. Dat is basis van de op 5 maart 1935 gestemde wet 'betreffende de plichten van ambtenaren in oorlogstijd'. Deze zogenaamde wet-Bovesse, verplicht Belgische ambtenaren, gezagdragers, politiemensen enzovoort om in het geval van oorlog en bezetting op hun post te blijven en dus hun functie te blijven uitoefenen in het belang van de bevolking. Deze wet is ook van toepassing op de NMBS. Dit principe impliceert dat Belgische bestuurders zullen moeten samenwerken met een vijandige bezetter.

Over de invulling van die samenwerking verspreidt de regering het zogenaamde burgerlijke mobilisatieboekje (Koninklijk Besluit van 17 maart 1936). Naast de wet-Bovesse, bevat het boekje ook de internationale conventie van Den Haag en een instructie over het gedrag van publieke functionarissen in oorlogstijd. Gezagdragers moeten hun functie of ambt uitoefenen en indien de bezetter dat vraagt zijn ze verplicht '(...) niets te doen en alles te laten dat schadelijk zou kunnen zijn voor het vijandelijk bestuur in het bezet gedeelte van het Belgische grondgebied'. Met andere woorden: Belgische gezagdragers – inclusief het NMBS-personeel – zijn per Koninklijk Besluit verplicht om loyaal samen te werken met de Duitse bezetter. De grens van die samenwerking wordt in twee zinnen omschreven: 'Maar [Belgische gezagdragers] moeten er zich van onthouden hun ambt uit te oefenen indien de bezettende overheid hun verplichtingen wil opleggen welke onverenigbaar zijn met hun plichten van

²⁸ PV ondervraging Emiel Maes, dd. 6 maart 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Doos 1, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁹ Idem.

getrouwheid tegenover het Vaderland. In voorkomend geval gaan zij te rade bij hun hiërarchieke hogeren en gedragen zij zich naar dezer schriftelijke bevelen'. De grenzen van de samenwerking liggen bij een toepassing van de internationale Conventie van Den Haag uit 1907 en de Belgische strafwet.

2.4.2. De voorbereidende plannen voor de rol van de NMBS in oorlogstijd, focussen uitsluitend op het militaire aspect.³⁰ De Spoorwegnetcommissie (*Commission de Réseaux de chemins de fer*) is samengesteld uit militairen en hogere ambtenaren van de NMBS, met als taak het afstemmen van de werking van de NMBS op de militaire oorlogsplannen. In dat kader, worden gedetailleerde plannen opgesteld voor het militaire vervoer. Bij de mobilisatie in september 1939, worden ongeveer 3000 werknemers van de NMBS onder de wapens geroepen. Een deel van het plan is om het essentiële kader van het bedrijf te 'evacueren' tot achter het front. Het idee blijft immers dat de leiding van het bedrijf ten allen tijden in onbezet België moet blijven. Dit 'evacuatieplan' wordt bekrachtigd op 8 november 1939.³¹ Het plan voor de militaire rol van de NMBS is er vooral op gericht ervoor te zorgen dat de NMBS-leiding aanwezig blijft in een vrij, soeverein België. Men gaat tot mei 1940 niet uit van een bewegingsoorlog maar van een netbeheer met vaste distributiepunten.³² In de hoofden van de bestuursleden en de directie zal de NMBS in oorlogstijd dus aangestuurd worden in een stuk onbezet België, of in het slechtste geval vanuit Frankrijk of Engeland. Directeur-generaal Narcisse Rulot probeert na 28 mei 1940 met een deel van zijn directie naar Engeland of Frankrijk te gaan. Hij keert enkel naar Brussel terug omdat de grenzen door de Duitsers gesloten zijn.

2.4.3 Op basis van de besluitwet van 2 februari 1940 over het beheer van commerciële bedrijven in oorlogstijd beslist het bestendig comité dat de maatschappelijke zetel van de NMBS verplaatst zal worden naar de plaats waar de Belgische regering zich zal bevinden.³³ Indien de raad van bestuur niet kan samenkomen gaat haar bevoegdheid over op de directeur-generaal. Indien die laatste verhinderd is zijn functies uit te oefenen, kijkt men naar de adjunct of naar de oudste directeurs. Op de bijzondere vergadering van 15 maart 1940 worden de concrete modaliteiten vastgelegd (over 'exploitatie in oorlogstijd'). Een deel van de bevoegdheden moeten worden gedelegeerd aan directeur-generaal Narcisse Rulot en twee leden van de raad van bestuur. Die beslissing wordt bekrachtigd op 12 april 1940. De regering heeft niet meer de kans dit vast te leggen met een besluitwet, hoewel de raad van bestuur die wens uitsprak. De laatste vooroorlogse vergadering van het bestendig comité vindt plaats op 26 april 1940.

³⁰ Paul J.G.M.J. Van Heesvelde, *De Belgische spoorwegen*.

³¹ Paul Van Heesvelde, *Räder müssen rollen*, 184.

³² Paul J.G.M.J. Van Heesvelde, *De Belgische spoorwegen*, 68.

³³ Doc. Nr. 3849, PV zitting B.C. 1 maart 1940, *B.C. Notulen doos 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB.

2.4. Besluit: De NMBS is niet voorbereid op de situatie na de Belgische capitulatie van 28 mei 1940. De beleidsmakers en de directie gaan tot de laatste dag van de Achttiendaagse veldtocht uit van het model van de Eerste Wereldoorlog. Er is geen enkele rekening gehouden met een scenario waarbij de hoofdzetel van het bedrijf moet functioneren in een volledig bezet land. Een zekere mate van bevoegdheidsdelegatie van de raad van bestuur naar de algemene directie in oorlogstijd is voor de Duitse inval al beslist. Nochtans is geen rekening gehouden met het wegvallen van de politieke voogdij.

2.5. De rol van de NMBS tijdens de Achttiendaagse veldtocht

2.5.1. Conform het plan opgesteld door de Spoorwegnetcommissie, worden Rulot en zijn belangrijkste directeuren gemobiliseerd op 10 mei 1940. Een groot deel van het leidinggevend kader vertrekt op 10 of 11 mei 1940 uit Brussel naar Oostende waar de NMBS-directie onder direct militair gezag zal werken.³⁴ Een klein team van hoofdinspecteurs beheert de zaken in Brussel.³⁵ De NMBS moet troepen en militair materieel vervoeren en ook de bevoorrading van die troepen verzorgen. De Maatschappij is ook essentieel voor de evacuatie van de tienduizenden ambtenaren en gezagdragers die de regering moeten volgen, voor de honderdduizenden burgers die naar het zuiden en westen vluchten, het transport van bankbriefjes en stocks aan cash geld richting het westen.³⁶ Op 16 mei 1940 loopt het treinverkeer vast en op 17 mei 1940 trekken de Duitsers Brussel binnen. De Achttiendaagse veldtocht heeft een grote impact op het Belgische spoorwegbedrijf. 227 personeelsleden zijn gestorven tijdens de veldtocht.³⁷ Zestig kilometer van de hoofdlijnen zijn zwaar beschadigd, 597 gebouwen zijn beschadigd waarvan 81 volledig vernield, alle spoorbruggen op primaire knooppunten zijn vernield en tientallen installaties en andere infrastructuur zijn zwaar beschadigd of vernietigd. De kost van de meest belangrijke schade wordt eind 1940 op 455 miljoen BEF geschat. Een belangrijk deel van de locomotieven bevindt zich op 28 mei 1940 in de kuststreek of in Frankrijk. Daar zullen ze nog weken, soms zelfs vele maanden, geblokkeerd blijven. Eind 1940 zijn nog zeven

³⁴ PV dd. 11 december 1944, ondervraging Rulot, *Dossier C. Déclarations et productions de M. Rulot, Diverse, Doos 1, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot*, Arch. NMBS/SNCB; Verklaring Emiel Brixhe dd. 4 januari 1945, *Dossier nr. 6229, Brixhe Emiel*, SNCB-RA.

³⁵ PV 16 mei 1940, séance de l'après-midi, nr. 756, E-2.02, *Beleidsdocumenten NMBS WOII*, Arch. NMBS/SNCB; Verklaring Emiel Brixhe dd. 4 januari 1945, *Dossier nr. 6229, Brixhe Emiel*, SNCB-RA.

³⁶ Herman Van der Wee en Monique Verbreyt, *A small nation in the turmoil of the Second World War*, Leuven, 2009 (40); Ministre de la Défense Nationale. Service d'Éducation à l'Armée. La Nation. Chemins de fer Belges, nr. 3, 30 juni 1946, 37-39, *SNCB mai 1940 (AA70)*, CegeSoma/Rijksarchief.

³⁷ Rapport présenté par le Conseil d'Administration dd. 23 mai 1941, *Jaarverslagen*, Arch. NMBS/SNCB.

locomotieven, 950 rijtuigen en 35.935 commerciële goederenwagens onvindbaar.³⁸ Het zal tot september 1942 duren voor men 96% van het vooroorlogse wagenpark terug gelokaliseerd heeft.³⁹

2.5.2. Tussen september 1939 en mei 1940 wordt een heel arsenaal aan wetgevende maatregelen genomen om verdachte buitenlanders en Belgen te interneren.

(a) De besluitwet van 12 oktober 1918, waarmee de minister van Justitie buitenlanders en verdachte elementen beperkende maatregelen kan opleggen, is van kracht sinds België in staat van oorlog is vanaf 26 augustus 1939.

(b) De besluitwet van 28 september 1939 over 'ongewenste vreemdelingen'. Buitenlanders die illegaal op het grondgebied verblijven of waarvan de aanwezigheid schadelijk kan zijn voor de veiligheid van het land kunnen zonder formaliteiten door Justitie geïnterneerd worden.⁴⁰

(a) De wet van 22 maart 1940 'ter verdediging van de nationale instellingen' bevestigt de uitgebreidere bevoegdheden en richt ook een Centraal Coördinatiecomité op (onder Justitie).

(b) De staatsveiligheid wordt opgericht, dat bevoegdheden van de voormalige Openbare Veiligheid en de Militaire Veiligheid samenvoegt.

(c) De staat van beleg wordt afgekondigd bij de Duitse inval van 10 mei 1940. Nu wordt ook nog eens de besluitwet van 11 oktober 1916 van kracht, waardoor de minister van Landsverdediging alle macht van de ordehandhaving centraliseert. Ook de Staatsveiligheid hangt nu af van Landsverdediging. Dit ministerie kan een regime van beperkte bewegingsvrijheid opleggen aan buitenlanders, verdachten, of mensen die de militaire operaties kunnen belemmeren.

(d) Op 8 mei 1940 wordt een besluit goedgekeurd om burgers van landen waarmee België in oorlog is te interneren

(e) Op 10 mei 1940 wordt een KB goedgekeurd, waardoor de militaire overheden het volledige gezag krijgen over alle ordediensten.⁴¹

2.5.3. Er zijn twee problemen met de uitvoering van de maatregelen: de lijsten met verdachten zijn veel te snel opgesteld en er ontstaan verschillende hiërarchische

³⁸ Idem.

³⁹ Inspecteur Larosse aan directeur Verkoyen dd. 3 december 1942, *Documents remis par M. Rulot le 10 mars 1945 (F3/8)*, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

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

⁴¹ Emmanuel Debruyne, 'De arrestaties van mei 1940 en de gevolgen', in *Gewillig België*, 171.

lijnen die leiden tot verwarring bij de parketten, het militair gerecht en de ordediensten.⁴² Vanaf 10 mei 1940 melden verdachten zichzelf aan of worden ze aangehouden. De Generale Staf van het Leger is verantwoordelijk voor de internering, de bewaking en het transport. De onverwacht snelle Duitse opmars geeft de Belgische staatsveiligheid geen tijd meer de verdachte geïnterneerden te controleren en selecteren. Al op 12 mei 1940 keurt de ministerraad de 'evacuatie' naar Frankrijk goed van een groot deel van de geïnterneerden.⁴³ De transporten gebeuren in grote chaos, grotendeels door de snelle evolutie van de militaire gebeurtenissen. Verschillende categorieën verdachten raken vermengd. Treinen vertrekken zonder eindbestemming. De omstandigheden van de transporten zijn vaak ondermaats. De transporten vallen stil vanaf 18 mei 1940 omdat de Duitsers dan de communicatie tussen België en Frankrijk verstoren en omdat Frankrijk de grenzen sluit. Naar schatting worden in totaal 16.000 mensen geïnterneerd, waarvan ongeveer 10.000 vijandelijke onderdanen en 6000 verdachten. Er worden ongeveer 13.500 mensen uit België richting Frankrijk getransporteerd. Circa 7500 mensen zullen vanuit Belgische interneringen eindigen in kampen in Frankrijk. Het gaat om naar schatting tussen de 4000 en 4500 Joden.⁴⁴ Ongeveer 1400 Joden die in Belgische opvangcentra zitten, zullen op eigen kracht vluchten naar Frankrijk. Minstens 300 daarvan komen in mei 1940 terecht in Franse interneringskampen. De in mei 1940 getransporteerde Joden maken zo een belangrijk deel uit van de 5835 Joden uit België die uiteindelijk vanuit Drancy naar Auschwitz zullen worden gedeporteerd.⁴⁵

2.5. Besluit: De NMBS volgt tijdens Achttiendaagse veldtocht (10-28 mei 1940) een door de regering vastgelegd plan en opereert onder het militaire gezag van de Generale Staf, conform het Belgische oorlogsrecht. Het is voor de NMBS-directie feitelijk en juridisch onmogelijk om in mei 1940 de verschillende deportatietreinen van 'verdachte elementen' en 'ongewenste vreemdelingen' niet te laten rijden. De interneringen en de wegvoeringen gebeuren overhaast, maar de NMBS voert ze uit onder het wettelijke Belgische gezag. Deze transporten zijn dan ook op geen enkele manier te vergelijken met de deportaties die zullen plaatsvinden onder Duitse bezetting.

2.6. De beslissing tot de werkhervatting (juni 1940)

Op 22 juni 1940 communiceert directeur-generaal Rulot de beslissing om het bedrijf herop te starten en personeel terug aan het werk te laten gaan. De volgende drie elementen zijn daarbij belangrijk.

⁴² Notulen van het Coördinatiecomité van 16 april 1940, *Parket-Generaal bij het hof van beroep te Gent*, Rijksarchief Beveren-Waas.

⁴³ PV van de ministerraad dd. 12 mei 1940, door Pierre d'Ydewalle, s.l.n.d., Algemeen Rijksarchief.

⁴⁴ Herman Van Goethem en Patricia Ramet, *Drancy-Auschwitz 1942-1944: Joden uit België, gedeporteerd vanuit Frankrijk*, Brussel, 2015, (36).

⁴⁵ Emmanuel Debruyne, *Invasion 40*.

2.6.1. De beslissing kadert volledig in de Galopin-doctrine.⁴⁶ Tussen 1 juni 1940 en 22 juni 1940 spreekt Rulot met tal van hoge Belgische vertegenwoordigers van het beleid en de industrie, onder meer: met Alexandre Galopin (gouverneur van de Société Générale), de secretarissen-generaal Oscar Plisnier en Alexandre Delmer, minister van Verkeerswezen Antoine Delfosse (die zich als 'privé-persoon' opstelt), de liberale minister van Staat Maurice Lippens, advocaat-generaal bij het Hof van Cassatie Raoul Hayoit de Termicourt, stafhouder Braffort en M. Van der Rest (bestuurslid van de NMBS en de latere voorzitter van het *Comité Central Industriel*). Rulot consulteert ook nog een 80-tal leidinggevendenden van de NMBS.⁴⁷ De meeste zo niet alle Belgische vertegenwoordigers pleiten voor een zo snel mogelijke heropstart van de NMBS. Het spoorbedrijf is essentieel voor de terugkeer van de Belgische vluchtelingen, de voedselbevoorrading van de bevolking en de bevoorrading van de industrie. Met name de steenkoolmijnen zitten met overschotten die ze niet kwijt kunnen. Alexandre Galopin oefent vanaf 1 juni 1940 al grote druk uit op de NMBS om te herstarten. Ook de regering Pierlot geeft vanuit Frankrijk het signaal dat de NMBS-personeelsleden terug aan het werk moeten.⁴⁸ Het comité van secretarissen-generaal notuleert in de bespreking van 17 juni 1940 dat de situatie niet vergelijkbaar is met 1914 en dat '(...) niets een werkweigering kan rechtvaardigen'.⁴⁹

2.6.2. De politieke voorgedijoverheid en de raad van bestuur zijn afwezig op het moment dat de beslissing bekrachtigd moet worden.⁵⁰ De eindverantwoordelijkheid valt volledig op directeur-generaal Narcisse Rulot. Niettemin steunt de volledige directieraad de beslissing en zal die daarna ook retroactief worden goedgekeurd door de raad van bestuur.

⁴⁶ De Galopin-doctrine is een richtlijn voor de productie door de Belgische industrie en de bedrijven voor Duitsland. Ze is genoemd naar Alexandre Galopin, de gouverneur van de Société Générale in 1940. De doctrine omschrijft vooral de exportomvang naar Duitsland en benadrukt ook het gevaar van militaire leveringen. De doctrine wordt diverse malen bijgestuurd maar de essentie blijft behouden. De doctrine heeft vooral impact in de zware Waalse industrie (kolen, staal, metaal). Dirk Luyten, *Ideologie En Praktijk van Het Corporatisme Tijdens de Tweede Wereldoorlog in België*, Brussel, 1997.

⁴⁷ Note du directeur général de la SNCB concernant la reprise du service en 1940 s.d., *La reprise du travail en 1940*, Nr. 127 Fonds Hermann, Rijksarchief Namen.

⁴⁸ Idem; Getuigenverklaring Ridder De Spirlet 12 maart 1945, *Temoins interpellés à la demande de M. Rulot, Doos 1, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot*, Arch. NMBS/SNCB.

⁴⁹ '(...) rien ne justifie une abstention de travail'. Afschrift notulen college secretarissen-generaal dd. 17 juni 1940, *Gerechtigd Dossier 10/44 SNCFB, (Rulot-Bomans-Schotte)*, Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.

⁵⁰ De secretarissen-generaal zijn de hoogste Belgische ambtenaren per ministerieel departement, die tijdens de bezetting hun ministers vervangen. Ze nemen besluiten die onder voorwaarden wetgevende bevoegdheid hebben. Ze fungeren als een soort ambtenarenregering en vormen zo de hoogste politieke macht die de bestuurlijke politiek van het minste kwaad mee vorm geeft. Wouters, Nico. *De Führerstaat: Overheid En Collaboratie in België (1940-1944)*, Tielt, 2006; Mark Van den Wijngaert, *België Tijdens de Tweede Wereldoorlog*, Antwerpen, 2015.

2.6.3. Voor het formele bevel aan het personeel voor de werkhervatting, heeft Rulot twee gesprekken met de Duitse vertegenwoordigers van de Duitse *Wehrmacht Verkehrs Direktion Brüssel* (WVD) (zie punt 2.7.1.) op 10 juni 1940 en 19 juni 1940. Op de vergadering van 10 juni 1940 kondigt de Duitse WVD aan dat ze het personeel zullen verplichten terug aan het werk te gaan. Rulot neemt akte van deze beslissing maar blijft voorlopig passief: op dat moment woedt de oorlog met Frankrijk nog volop. Duitse vertegenwoordigers van de WVD verplichten de eerste week van juni 1940 het Belgische NMBS-personeel op tal van plaatsen om aan het werk te gaan. Dat gebeurt onder de bedreiging van standrechtelijke executie (15 juni 1940). De Duitsers betalen zelf ook het personeel en werven zelfs nieuw personeel aan dat ze voorlopig zelf betalen maar dat later door de NMBS moet worden overgenomen. Er is een reële kans op dat moment, dat de bezetter het personeel onder hun gezag gaat laten werken en de NMBS-directie buitenspel zal zetten. De WVD zegt onomwonden dat het Belgische personeel onder direct militair gezag en het Duitse oorlogsrecht valt. Rulot weigert het bevel tot hervatting te geven zolang de oorlog in Frankrijk nog duurt. Pas wanneer de WVD op 19 juni 1940 de capitulatie van Frankrijk aankondigt, gaat Rulot akkoord.

2.6.4. Het formele bevel van de directeur-generaal aan het personeel om het werk te hervatten wordt gepubliceerd op 22 juni 1940. Het is opgesteld door Rulot en een vijftal leden van de directieraad. Het korte bericht bevat twee elementen: (a) het werk hernemen is verplicht op straffe van Duitse sancties en (b) er zal het personeel niets worden gevraagd dat in strijd is met de vaderlandse plicht (cf. het Burgerlijk Mobilisatieboekje). Met dit bericht neemt Rulot de vlucht vooruit. De eerste versie van de nota van Galopin dateert van 28 juni 1940.

2.6. Besluit: De Duitsers nemen het beheer van het Belgische net op agressieve manier over en verplichten het NMBS-personeel aan het werk te gaan op straf van standrechtelijke executie. De beslissing tot werkhervatting van 22 juni 1940 wordt genomen door directeur-generaal Narcisse Rulot op eigen verantwoordelijkheid en pas later gedekt door de raad van bestuur. Die beslissing is in juni 1940 onvermijdelijk: (a) de Duitsers dreigen de directie buitenspel te zetten, (b) de NMBS valt onder de wettelijke bepalingen opgenomen in het Burgerlijk Mobilisatieboekje, (c) het bedrijf is een essentiële bouwsteen van de Galopin-doctrine, met name voor de bevoorrading van bevolking en van de industrie.⁵¹

2.7. Het Duitse spoorwegbeheer en de Duitse bevoegdheid

2.7.1. De twee belangrijkste Duitse instanties die zich na 28 mei 1940 installeren in Brussel zijn de *Wehrmacht Verkehrs Direktion Brüssel* (WVD-Brüssel, vanaf nu WVD) en de *Eisenbahn Betriebs Direktion Brüssel* (EBD-Brüssel, vanaf nu EBD).

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

(a) De WVD is een militaire transportdienst met als taak het beheer van het Belgische spoorwegnet.⁵² De WVD is vooral verantwoordelijk voor het militaire transport via de spoorwegen, de waterwegen en de autowegen terwijl de ondergeschikte EBD in principe moet instaan voor het commerciële, niet-militaire transport. De WVD-Brüssel ressorteert formeel onder het Duitse ministerie van Transport in Berlijn maar hangt als een directie geleid door militairen in de praktijk meer af van het Duitse militaire opperbevel. Haar enige prioriteit is het Duitse militaire vervoer.⁵³ Geografisch valt het bevoegdheidsdomein van de WVD-Brüssel samen met dat van de Brusselse *Militärverwaltung*: België en Nord/Pas-de-Calais. De WVD blijft bestaan tot 15 juni 1942.

(b) Op 15 juni 1942 wordt in Berlijn een nieuwe *Zentralverkehrsleitstelle* opgericht, waarbij de WVD's in Parijs en Brussel omgevormd worden tot de *Haupt Verkehrsdirektion* (HVD). Deze HVD-Brüssel wordt nu formeel ondergeschikt gemaakt aan het Duitse *Reichsverkehrsministerium* en de HVD Brussel moet zich ook schikken naar het vervoersplan van de HVD in Parijs.⁵⁴ Deze hervorming betekent een radicalisering van de Duitse uitbuitingspolitiek, maar heeft geen directe impact op de samenwerking met de NMBS.⁵⁵

(c) De *Eisenbahn Betriebs Direktion* (EBD) is ondergeschikt aan de WVD en later de HVD. De EBD is verantwoordelijk voor het commerciële, niet-militaire transport. De EBD van Brussel is enkel bevoegd is voor België (en dus niet voor Nord/Pas-de-Calais). Onder de HVD van Brussel ressorteren ook nog de EBD van Lille en de EBD van Nancy.⁵⁶

⁵² Stuk nr. 29, RW18/28. Einrichtung und Organisation der WVD Brüssel 1939-1940, *Organisation und Geschäftsverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel*, Bundesarchiv Freiburg.

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

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

⁵⁵ Brief van Bauer (Hauptverkehrsdirektion Brüssel) aan Rulot dd. 30 juli 1942, nr. 756, E-2.02, *Beleidsdocumenten NMBS WOII*, Arch. NMBS/SNCB.

⁵⁶ Stuk nr. 28, 'Übersicht' dd. 26 juni 1940, RW18/29, *Aufbau, Organisation und Stellenbesetzung der WVD Brüssel und der nachgeordneten Transportdienststellen, Organisation und Geschäftsverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel*, Bundesarchiv Freiburg.

2.7.2. Eind juni 1940 heeft de EBD in Brussel op papier 5960 personeelsleden.⁵⁷ De WVD (ook voor Noord-Frankrijk dus) telt in maart 1941 op zijn piek maar liefst ca. 33.000 personeelsleden. Omwille van de stijgende nood aan Duits personeel in het Derde Rijk en aan het oostfront, daalt dit tegen november 1943 tot ca 10.000. Omwille van het toenemende verzet in België en bij de NMBS, zal dit na februari 1944 weer geleidelijk stijgen tot ca 18.000.⁵⁸ Deze Duitse organisaties zijn autonoom tegenover de Duitse *Militärverwaltung* in Brussel. Enkel bij grote conflicten wordt Eggert Reeder van de *Militärverwaltung* betrokken. De WVD (vanaf juni 1942 de HVD) hebben zelf echter ook een relatief beperkte speelruimte. Ze zijn verantwoordelijk voor het implementeren van de economische quota die door Berlijn worden opgelegd. Er zijn aanwijzingen dat het personeelsverloop bij de WVD/HVD tijdens de bezetting vrij groot is en dat Berlijn dus regelmatig Duitse verantwoordelijken vervangt wanneer de diverse quota niet worden behaald.

2.7.3. De Belgisch-Duitse bevoegdheidsverdeling komt in een moeilijke context tot stand. De NMBS-directie voert tijdens de zomer van 1940 een hevige strijd om het Belgische vervoer te herstellen. In de zomer van 1940 geeft de WVD uitsluitend prioriteit aan het Duitse vervoer en aan de kolentoevoer van de industrie. Dat gebeurt in de zomer van 1940 in een context van chaos en grote verstoring: afwezig personeel, onbeschikbaar en onvindbaar rollend materieel en vernietigde of zwaar beschadigde spoorwegbruggen op alle knooppunten.

(a) Tussen 28 mei 1940 en 14 augustus 1940 bestaat geen wettelijke basis voor het Duitse beheer, wat leidt tot verwarring en conflicten. De WVD beroept zich in vage termen op (artikel 53 van) de Conventie van Den Haag om prioriteit te verlenen aan het Duitse vervoer.⁵⁹ We vonden de opvallende vermelding in een Duitse archiefbron dat het Franse wapenstilstandsverdrag ook van toepassing is op de Belgische NMBS.⁶⁰ De WVD in Brussel neemt die eerste maanden niet de moeite een wettelijke regeling voor België uit te werken.

⁵⁷ 'Anlage sur Betriebslagemeldung vom 26.6.40', R 5-ANH. I/97 Bd. 1. 1940 – 1942. *Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen 1940 bis 1944 (1940 – 1954)*, Bundesarchiv Berlin.

⁵⁸ Absetzungsbericht für den Bezirk der HVD Brüssel, R 5-ANH. I/101 Bd. 5, *Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen 1940 bis 1944, 1940 – 1954*, Bundesarchiv Berlin.

⁵⁹ De Conventie van Den Haag uit 1907 is tijdens de Tweede Wereldoorlog het belangrijkste internationale verdrag over oorlogsrecht. Het regelt de rechten en plichten van een vijandige bezetter. Artikel 53 geeft de bezetter het recht alle 'vervoermiddelen' en 'alle middelen te land, ter zee en in de lucht (...) tot vervoer van personen of zaken dienende' in beslag mag nemen voor eigen gebruik (weliswaar met een schadeloosstelling).

Nico Wouters, 'De Conventie van Den Haag', online geconsulteerd op 8 september 2023 op www.belgiumwwII.be. <https://www.belgiumwwii.be/nl/belgie-in-oorlog/artikels/conventie-van-den-haag-2.html>

⁶⁰ 'Einordnung der Unterlagen der WVD/HVD Brüssel (...)', R 5-ANH. I/93 Bd. 1 1940, 1942, 1954. *WVD bzw. HVD Brüssel einschl. EBA Lille, Nancy und Luxemburg, Zusammenarbeit (...)*, Bundesarchiv Berlin.

(b) Op 14 augustus 1940 publiceert de *Militärverwaltung* de verordening voor het spoorwegbeheer in België. Met deze korte verordening neemt de WVD het spoorwegbeheer van het Belgische net volledig over.⁶¹ Ze kan delen van het beheer van het net delegeren aan de NMBS. Dat laatste gebeurt voor het grootste deel van het Belgische spoorwegnet terwijl de groepen Antwerpen en Gent voorlopig nog onder rechtstreeks Duits beheer blijven. De korte Duitse verordening zegt niets over onderlinge bevoegdheden, de financiële regeling, het personeelsstatuut of het beheer van het rollend materieel. Vanuit Duits standpunt is dat niet nodig: de WVD vertrekt vanuit het principe dat zij alles beheren tenzij het expliciet gedelegeerd wordt aan de NMBS.

2.7.4. De WVD neemt niet enkel het netbeheer over, maar ook een substantieel deel van het bedrijfsbeheer. Het grootste deel van het materieelbeheer, sommige aspecten van het personeelsbeheer en de Duitse dienstregeling vallen onder een direct Duits beheer.⁶² De normale band tussen het leidinggevend kader en het personeel van de NMBS wordt doorgeknipt. Alle communicaties ('berichten') van de algemene directie aan lagere diensten moeten ter voorafgaandelijke goedkeuring worden voorgelegd aan de EBD of de WVD. In het nieuwe spoorboekje van oktober 1940 wordt het logo van de NMBS weggelaten. Naar buitenlandse spoorwegbedrijven toe vertegenwoordigt de WVD vanaf nu de NMBS.⁶³ De beheersvorm die de WVD toepast op de NMBS houdt het midden tussen het benoemen van een *Betriebsbevollmächtigter* (een soort toezichthouder die de Belgische bedrijfsleiders controleert) en een *Kommissarische Verwaltung* (Verordening van 5 juli 1940) waarbij alle wettelijke beheersorganen van een bedrijf worden ontbonden en worden vervangen door een Duitse directie die het financiële beheer, het personeelsbeleid en het operationele beheer overneemt.⁶⁴ Hoewel de NMBS haar raad van bestuur, bestendig comité, directie en haar zelfstandige financiële huishouding behoudt, toont het systeem dat de WVD toepast op de NMBS kenmerken van een *Kommissarische Verwaltung*. Op het (lokale) terrein wordt een Duits schaduwbedrijf uitgebouwd. Begin juli wordt een Belgische delegatie gecreëerd bij de EBD-Brussel die Duitse orders moeten doorgeven. Voor de door de NMBS beheerde lijnen worden *Überwachungszentralstellen* ingesteld binnen de diensten van de EBD. De uitvoerende controlediensten zijn onder meer de *Überwachungsbahnhöfe*. Er worden Duitse vertegenwoordigers (*Beauftragte*) benoemd bij elk van de zeven groepen en in de

⁶¹ Het gaat om de 'Verordnung über den öffentlichen Eisenbahnverkehr im besetzten belgischen Gebiet vom 14 August 1940'

⁶² Merkheft über den Wehrmachtverkehr nach, von und in den besetzten Gebieten im Westen, R 5-ANH. II/87 Reichsverkehrsministerium (Sammlung Kreidler). Betrieb bei den Wehrmachtverkehrsdirektionen Brüssel und Paris 1940 – 1942, Bundesarchiv Berlin.

⁶³ Nota Rulot over de conflicten met de directeuren, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1, Dossiers Rulot – Annexes au Rapport I, Arch. NMBS/SNCB.

⁶⁴ Michel De Vlaminck, *De Belgische wapenindustrie tijdens de Nazi-bezetting (1940-1944)*, onuitgegeven licentiaatsverhandeling, KU Leuven, 1983.

centrale werkplaatsen van Mechelen, Leuven, Gentbrugge, Salzannes, Luttes en Cuesmes.⁶⁵ Hun bevoegdheden worden in juni 1940 niet duidelijk omschreven. De diensten van de directies Beheer en Spoor krijgen *Betriebsämter* naast zich, de directie Materieel *Maschinenämter*, de Commerciële directie *Verkehrsämter*. Elk (belangrijk) station wordt geleid door een Duitse stationschef en zijn ploeg. Het doel van dat toezicht is ervoor te zorgen dat de 'Wehrmachttransporten' punctueel worden opgevolgd.⁶⁶ Essentieel is dat Belgisch of Frans personeel bij de uitvoering (klaarzetten, inladen of lossen) telkens door Duitse *Überwachungsbeamten* in de gaten gehouden worden. Er wordt een dicht net opgesteld van controlediensten voor het Duitse vervoer.

2.7.5. Wat zegt het oorlogsrecht? Het internationale oorlogsrecht (de Conventie van Den Haag uit 1907) geeft de bezetter het recht en de plicht om het openbaar leven van het bezette land te verzekeren (artikel 43). De bezetter kan daarbij zelfs de wetgeving van het bezette land opzijzetten, als de bezetter vindt dat daarvoor een dwingende noodzaak is.⁶⁷ Artikel 52 regelt de voorwaarden voor de opeisingen die een bezetter kan doen. Artikel 53 geeft de bezetter het recht 'vervoermiddelen' in beslag te nemen (het gaat dus niet over opeisingen). Het gaat om '(...) alle middelen te land, ter zee en in de lucht (...) tot vervoer van personen of zaken dienende'. De bezetter verwijst in mei en juni 1940 vooral naar artikel 53. Toch zijn er voorwaarden aan verbonden. De geest van de Conventie van Den Haag is dat opeisingen en inbeslagnames enkel mogen dienen om in de eigen behoeften te voorzien en het zo de bezetter mogelijk te maken het openbare leven in het bezette land te verzekeren (artikels 43, 49 en 52 van de Conventie). De bezetter heeft volgens het verdrag dus zeker het recht om een (deel van) het spoorwegnet uit te baten. Hoe ver ze daarin concreet mogen gaan, staat open voor interpretatie. Idealiter maakt dit het onderwerp uit van een afsprakenkader.

2.7.6. Er wordt in 1940 geen samenwerkingsovereenkomst of afsprakenkader op papier gezet tussen de NMBS en de WVD. Vanuit Duits standpunt is dat logisch omdat de NMBS een ondergeschikt deel is van de WVD. Ook Narcisse Rulot is in 1940 tegenstander van een soort principiële afspraak waarbij een scheiding zou worden aangebracht tussen Duits vervoer en Belgisch vervoer. Hij beargumenteert de onmogelijkheid daarvan met technische spoorwegargumenten. Waarschijnlijk heeft hij ook strategische redenen. Hij gaat ervan uit dat een maximale Belgische aanwezigheidspolitiek de beste manier is om de Belgische belangen te verdedigen.

⁶⁵ 'Plan für Wiederaufnahme (...)' (stuk nr. 14), *RW18/48, Instandsetzung. Nutzung der belgischen Eisenbahnen für deutsche Zwecke 1940, Organisation und Geschäftsverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel*, Bundesarchiv Freiburg.

⁶⁶ Dienstanweisung (...) WVD Brüssel 1941, *R 5-ANH. I/94 Bd. 2 1940-1941. WVD bzw. HVD Brüssel einschl. EBA Lille, Nancy und Luxemburg, Zusammenarbeit (...)*, Bundesarchiv Berlin.

⁶⁷ Nico Wouters, 'Conventie van Den Haag', in www.BelgiumwwII.be.

(<https://www.belgiumwwii.be/nl/belgie-in-oorlog/artikels/conventie-van-den-haag-2.html>).

Daarin heeft hij niet helemaal ongelijk. Maar hij houdt waarschijnlijk onvoldoende rekening met de mogelijke gevaren. Het ontbreken van een afsprakenkader in 1940 dreigt zich te wreken op minstens twee domeinen: de autonomie van het bedrijf over het personeel en de afspraken over het uitvoeren van Duits vervoer. Mogelijk gaat directeur-generaal Rulot zoals velen op dat moment uit van een definitieve Duitse overwinning waarin de feitelijke overmacht van de Duitse militaire overheid geaccepteerd moet worden.

2.7. Besluit: De Duitse bezetter herleidt de NMBS in 1940 tot een ondergeschikt, uitvoerend departement van de *Wehrmacht Verkehrs Direktion* (WVD) in Brussel (Verordening 14 augustus 1940). Dit vertaalt zich in de uitbouw van een Duits 'schaduwbedrijf' met Duitse leidinggevendenden op alle niveaus van het bedrijf. Deze vorm van bedrijfsbeheer heeft veel kenmerken van een *Kommissarische Verwaltung*, wat hoogst uitzonderlijk is voor publieke overheden of parastatalen in de Belgische bezettingscontext. Hoewel het internationale oorlogsrecht de bezetter het recht geeft het spoorwagennet uit te baten, wordt geen enkel afsprakenkader opgesteld tussen de NMBS en de WVD over de onderlinge bevoegdheden, bepaalde beperkingen in de dienstverlening aan de Duitsers of garanties voor de Belgische (voedsel-)bevoorrading.

2.8. Gezagsuitoefening en besluitvorming

De bezettingsgebeurtenissen hebben een fundamentele impact op de interne bedrijfsvoering.

2.8.1. De maandelijkse raad van bestuur speelt duidelijk de tweede viool onder de directeur-generaal. Het bestendig comité speelt wel een belangrijkere rol als overlegorgaan, maar niettemin is het vooral de formele en informele macht van directeur-generaal die tijdens de bezetting substantieel uitbreidt.⁶⁸ Dit is ten dele voor de oorlog gepland maar meer het gevolg van bezettingsgebeurtenissen. De raad van bestuur kan tijdens cruciale eerste bezettingsmaanden niet samenkomen en diverse leden krijgen een Duits ambtsverbod: de raad van bestuur gaat verzwakt de bezetting in. De raad van bestuur bespreekt uitsluitend de grote strategische dossiers van algemeen belang.⁶⁹ Fundamentele beslissingen liggen bij de directeur-generaal, waarna de raad van bestuur akte neemt van de situatie. Een principiële discussie over de bevoegdheidsverdeling met de Duitse bezetter of de relatie tot de Duitse bezetter

⁶⁸ PV ondervraging Rulot dd. 19 december 1944, *Dossier PV ondervragingen Rulot, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

⁶⁹ De algemene toestand van het verkeer en het rollend materieel, de financiële situatie en de economische toestand van het land, de tarieven, de stand van de infrastructuur en grote (herstel-)werken, de hernieuwing van het wagenpark, de elektrificatie van bepaalde lijnen, grote contracten en aankopen, het personeelsstatuut en het arbeidsreglement en eventueel de benoemingen van het hoger leidinggevend kader. Van het voorjaar van 1943 worden 'sabotages en luchtbombardementen' ook een vast punt.

wordt nooit gevoerd door de raad van bestuur, noch door het bestendig comité. Rulot zoekt bij conflicten met de Duitse bezetter wel telkens de goedkeuring en dekking van de raad van bestuur en het bestendig comité. De directeur-generaal en de raad van bestuur blijven de hele bezetting in consensus besturen.

2.8.2. De NMBS-directie moet in 1940 het contact met het personeel bevechten. Ook door gebrek aan communicatielijnen, dreigt de directie de band met het personeel kwijt te raken. De hiërarchisch-verticale bedrijfscultuur verschuift tijdens de bezetting naar een meer horizontale, informele vorm van gezagsuitoefening en van interne communicatie. In 1940 zijn er zogenaamde 'conferenties' waarbij hogere leidinggevendenden het personeel uitleg geven over de nieuwe verhoudingen. Elke donderdag organiseert Rulot een directieraad met de directeuren en hun belangrijkste adjudanten, elke dinsdagvoormiddag organiseert hij een vergadering met de groepsleiders en hun adjudanten en elke dinsdagnamiddag met alle leidinggevendenden kaders (tussen de 150 en 200 mensen). Op die laatste vergadering zijn de Duitsers op vraag van Rulot niet aanwezig. Het potentieel van deze 'vrije ruimte' om onderling de violen gelijk te stemmen, wordt door Rulot niet gebruikt. In het algemeen lijken in deze bijeenkomsten vooral de geschreven instructies en berichten van de directie te worden bevestigd.

2.8.3. Wat betreft de directieraad: binnen de directieraad (een twaalfstal deelnemers) is wel sprake van overleg en echte discussie. Niettemin neemt Rulot alle beslissingen. Dat is logisch: de andere leden zijn hiërarchisch ondergeschikten en Rulot moet ook alle uitgaven goedkeuren. De interne reorganisatie van het bedrijf door Rulot in het voorjaar van 1942 versterkt het principe dat ook de directie zich enkel met 'principekwesties' moet bezighouden terwijl alle operationele of uitvoerende zaken door de groepschefs of het lagere kader moet worden behandeld.⁷⁰ Vanaf eind 1941 nemen de spanningen in de directieraad over de samenwerkingspolitiek met de Duitse bezetter toe. In augustus 1943 komt de interne spanning bloot te liggen en zal Rulot de directieraad niet meer samenroepen.

2.8.4. Wat betreft de secretaris-generaal van het departement Verkeerswezen: deze secretaris-generaal is eerst Marcel Castiau die vanaf april 1941 wordt vervangen door Gaston Claeys.⁷¹ Zowel Castiau als Claeys nemen altijd deel aan de vergaderingen van de raad van bestuur en het bestendig comité. Ze doen dit echter louter als 'observator', niet als stemgerechtigde voorzitter (zoals de minister dat conform de wet van 1926 voor de oorlog wel deed). Het comité van de secretarissen-generaal benadrukt tijdens de hele bezetting de autonome positie van de NMBS. Ze vermijden zoveel mogelijk om betrokken te raken bij de besluitvorming. Secretaris-generaal Claeys zal op 25 juni 1942 schrijven '(...)' dat gezien de Duitse verordening van

⁷⁰ PV zitting B.C. 3 juli 1942, B.C. *Notulen doos 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB.

⁷¹ Rapport Claeys dd. 14 februari 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

14.8.1940, betreffende de exploitatie van de spoorwegen via de normale sporen, de Belgische overheden niet mogen tussenkomen (...) aangezien het netwerk aan de normale controle van de staat onttrokken is'.⁷²

2.8. Besluit: Tijdens de bezetting verschuift het zwaartepunt van de beslissingsmacht naar de directeur-generaal. Zowel de directieraad als het bestendig comité en de raad van bestuur worden door hem aangestuurd. De directeur-generaal krijgt – binnen de grote beperkingen van de Duitse bezetting – een bijna absolute individuele beslissingsmacht. De politieke voogdij valt voor een groot deel weg. De secretarissen-generaal beroepen zich op de Duitse verordening van 14 augustus 1940 om geen verantwoordelijkheid te moeten nemen voor de NMBS. Bij enkele belangrijke principiële kwesties in relatie tot de bezetter, zal de directeur-generaal echter wel telkens expliciet de dekking zoeken. Hij behoudt de hele bezetting de consensus met de raad van bestuur, het bestendig comité, externe juridische adviseurs en de secretarissen-generaal. Enkel de directieraad, die in principe geen formele macht heeft, spat in augustus 1943 uiteen door de onderlinge spanning.

2.9. Evoluerende bevoegdheid en militair vervoer

In 1941 verleent de WVD geleidelijk meer autonomie aan de NMBS. Een belangrijk formeel breukmoment is 26 juni 1941.

2.9.1. Tot juni 1941 maakt de Duitse EBD zelf de Duitse dienstregeling op. Dat gebeurt in 1940 relatief decentraal. Dat systeem is nadelig voor de NMBS omdat het Duitse vervoer altijd de prioriteit heeft op het Belgische vervoer.⁷³ Door een structureel gebrek aan rollend materieel, op sommige plaatsen een gebrek aan netcapaciteit en het gebrek aan afstemming van de Belgisch-Duitse dienstregeling trekt het Belgische vervoer altijd aan het kortste eind.⁷⁴ Belgische treinen kunnen bijvoorbeeld eenvoudig worden afgeschaft door de Duitsers. Duitsers houden het

⁷² '(...) qu'eu égard à l'ordonnance allemande du 14.8.1940, concernant l'exploitation des chemins de fer à voie normale, les Autorités belges pourraient ne pas intervenir (...) vu que le réseau est soustrait au contrôle normal de l'État'. Brief van secretaris-generaal Claeys dd. 25 juni 1942 aan Rulot, *Dossier P – Documents Divers. Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 2*, Arch. NMBS/SNCB.

⁷³ Verklaring Puissant (stuk nr. 21), *Dossier nr. 4694, Puissant Franz Alfred, Archives de la SNCB. Service du personnel. Dossiers concernant la Deuxième Guerre mondiale*, Rijksarchief; PV Getuigenverklaring Verkoyen, 1 maart 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins'*, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

⁷⁴ 'Déclaration de M. Nachtergaele 47/1/5', *Dossier nr. 4628, Nachtergaele Robert, SNCB-RA*; Brief EBD Brussel dd. 30 september 1940, *Nr 47. Erfassung, Verteilung sowie Abgabe von Lokomotiven und Güterwagen aus Frankreich und Belgien an das Deutsche Reich 1940, Organisation und Geschäftsverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel*, Bundesarchiv Freiburg; PV ondervraging Léon Brahy (groepschef Charleroi), dd. 6 mars 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins'*, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

Belgische vervoer en bevoorrading in een wurggreep. De NMBS is daarom in 1941 zelf voorstander om het beheer van de Duitse dienstregeling over te nemen, om het bedrijf toe te laten het Belgische vervoer optimaal af te stemmen.⁷⁵ De uitvoering van deze Duitse dienstregeling valt echter wel op de schouders van de NMBS.

2.9.2. Op 26 juni 1941 neemt de NMBS de opmaak van de Duitse dienstregeling op het hele Belgische net over. Vanaf nu bestaat dus een gecoördineerde dienstregeling. Dit gebeurt vanaf nu door het 'bureau voor de dienstregeling' dat bij de EBD in Brussel wordt geïnstalleerd.⁷⁶ Het grote voordeel daarvan is dat de NMBS nu de belangen van het Belgische vervoer beter kan verdedigen. Het Duitse systeem van directe controle wordt nu afgebouwd, onder meer door de controleposten samen te voegen in een hoofdstation (*Überwachungsbahnhof*).⁷⁷ Het systeem van Duits micromanagement en goedkeuring voor elke trein verdwijnt. Ook de goedkeuringen van personeelsbenoemingen wordt vanaf 30 juli 1941 afgebouwd. Dit wordt gezien als een win-win: de Duitsers kunnen na juni 1941 personeel terughalen naar het Derde Rijk en de Belgen kunnen hun eigen dienstregeling optimaliseren.

2.9.3. Toch blijft de Duitse grip op het net en het bedrijf na juni 1941 nog altijd heel groot.

(a) De centrale werkplaatsen, die essentieel zijn voor het onderhoud en de herstellingen van het rollend materieel, worden beschouwd als een *Wehrmachtbetrieb*.⁷⁸ Ze vallen sinds 1 juli 1940 onder een direct beheer van een lokale Duitse staf.⁷⁹ Dit blijft zo na juni 1941 voor de rest van de bezetting. De Belgische leidinggevenden zijn enkel bevoegd voor uitvoerende domeinen zoals stockbeheer of uurroosters van het personeel, terwijl de Duitse staf per werkplaats de volledige werking beheert. Ook de band tussen de werkplaatsen en de directie Materieel wordt doorgeknipt. Er wordt veel nieuw, soms zelfs buitenlands, personeel aangeworven dat niet altijd voeling heeft met de NMBS.⁸⁰ In zekere zin worden deze

⁷⁵ Mémoire répondant aux divers faits qui me sont reprochés (...)', *Dossier nr. 4580, Marechal E.*, SNCB-RA; Nota Rulot over de hervatting van 1940 (p. 49), *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1, Dossiers Rulot – Annexes au Rapport I*, Arch. NMBS/SNCB.

⁷⁶ Dossier nr. 105 document nr. 5 *Affaire Lambotte*', *Dossier nr. 4503, Lambotte Fernand*, SNCB-RA.

⁷⁷ PV getuigenverklaring Germain Willaert (hoofdingenieur), 24 januari 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins'*, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

⁷⁸ Verklaring hoofdingenieur Verbeemen dd. 7 mei 1946, *Dossier nr. 8876, Van den Torren Joannes*, SNCB-RA.

⁷⁹ 'Der belgische Werkdirektor ist Adjutant des deutschen Werkdirektors'. Brief WVD aan de werkplaatsen dd. 1 juli 1940, (stuk nr. 24), *RW18/48, Instandsetzung. Nutzung der belgischen Eisenbahnen für deutsche Zwecke 1940, Organisation und Geschäftsverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel*, Bundesarchiv Freiburg.

⁸⁰ 'Mémoire déposé devant la commission d'enquête dd. 6 mei 1947, *Dossier nr. 4650, Parisse Maurice*, SNCB-RA.

(centrale) werkplaatsen Duitse deelbedrijven waar de centrale directie in Brussel weinig grip op heeft.

(b) Ook na juni 1941, blijft de Duitse inmenging in het personeelsbeheer bestaan. De Duitsers passen arbeidsvoorwaarden aan en nemen sancties tegen het personeel, los van de NMBS-hiërarchie, het personeelsstatuut of de arbeidswetgeving.

(c) Het Duitse beheer blijft tot respectievelijk 1942 en 1943 behouden voor lijnen rond Gent en Antwerpen en de lijnen in het kustgebied.⁸¹ De Duitsers blijven de rest van de bezetting hun directe controle op de uitvoering van hun eigen transporten behouden. Treinen in Duitse opdracht worden altijd door Duits personeel gecontroleerd of begeleid.

2.9. Besluit: De NMBS krijgt geleidelijk meer autonomie en neemt in juni 1941 het beheer van de Duitse dienstregeling over. Het voordeel daarvan is dat de NMBS de belangen van het Belgische vervoer beter kan verdedigen. Het nadeel is dat de NMBS nauwer betrokken raakt bij de uitvoering van Duitse opdrachten. De Duitse supervisie en inmenging blijven echter nog erg groot, zeker in de controle op het Duitse verkeer en het toezicht op het personeel. De werkplaatsen blijven de hele bezetting de facto onder Duitse *Verwaltung*.

2.10. Solidariteit en productiviteit

2.10.1. Directeur-generaal Rulot blijft tot zijn arrestatie door de Duitsers in februari 1944 principeel voorstander van de uitvoering van de werkhervatting van juni 1940 met alle consequenties. In 1940 zal Rulot een loyale en totale samenwerking met de Duitse diensten verdedigen. Dat is niet onlogisch in de context van 1940 en gezien zijn visie op de verdediging van de Belgische belangen binnen de Galopin-doctrine. In al zijn officiële communicatie in de 'berichten' aan het personeel en in zijn brieven, zal hij zich blijven verzetten tegen personeel dat tekortschiet of dat bewust saboteert.⁸² De houding van Rulot is dat het personeel dat ervoor kiest in dienst te blijven en uitbetaald te worden, de dienst loyaal moet uitvoeren.⁸³ Opvallend is dat Rulot die lijn strak blijft aanhouden, zelfs wanneer hij zelf al in het verzet is geëngageerd (zie punt 5.3.2.). Dat is enerzijds logisch: hijzelf kan als hoofd van het bedrijf sabotage door het personeel niet openlijk goedkeuren. Als hij dat doet,

⁸¹ Brief HVD aan de NMBS dd. 31 augustus 1942, Nr. 756, E-2.02, *Beleidsdocumenten NMBS WOII*, Arch. NMBS/SNCB.

⁸² PV conferentie van de inspecteurs groep Luik dd. 15 december 1940, *Dossier nr. 4206, Corbugy René*, SNCB-RA; Memorandum 14 november 1940 réunion des chefs immédiate du district M. de Charleroi, *Documents M&M, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

⁸³ Bijlage bij het PV getuigenverklaring Emile Desorgher, dd. 1 maart 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins'*, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

betekent dat de facto het einde van de samenwerkingspolitiek. Anderzijds is ook duidelijk dat Rulot tussen 1940 en 1943 niet de mentale evolutie kan maken om sabotages tegen de spoorwegen als legitieme vormen van ondergronds verzet te zien.

2.10.2. Tijdens de bezetting zet Rulot zijn wetenschappelijke bedrijfsvoering en Tayloriaanse werkorganisatie voort, met de invoering van financiële premies voor een verhoogde productiviteit, sancties tegen personeel dat tekortschiet, verhogingen van de arbeidsduur en verplicht zondagwerk, nieuwe instructies over gerationaliseerd laden en lossen enzovoort. Dit wordt opgelegd in een context waarin de vakbonden verboden zijn en het vooroorlogse paritair comité niet meer kan samenkomen. De marges voor openlijk personeelsprotest zijn onbestaande en kleine, lokale spontane stakingen worden door de Duitsers hard bestraft met aanhoudingen van personeel.

2.10.3. De houding van Rulot leidt in augustus 1943 tot een breuk in de directieraad. Hoewel de notulen van deze vergaderingen niet bewaard zijn, duiken er tussen 1941 en 1942 al spanningen op, onder meer over het dossier van de vrijwillige tewerkstelling in Duitsland van het personeel. Tijdens de dinsdagvergaderingen met de leidinggevenden en in de directieraad zal Rulot ook kritiek uiten op de Belgische regering in Londen.⁸⁴ Uiteindelijk leidt een toespraak van minister Antoine Delfosse tot een breuk. Antoine Delfosse geeft als minister van Justitie en Propaganda en Voorlichting in de Belgische regering in Londen medio 1943 een radiotoespraak waarin hij Belgische gezagdragers en overheidsperoneel oproept de dienst te saboteren. Rulot valt de houding van de minister aan in de vergaderingen met de leidinggevenden en reageert met een 'tegenbericht' aan het personeel van 26 augustus 1943.⁸⁵ Rulot verdenkt leden van de directieraad ervan in contact te staan met Delfosse en roept de directieraad daarna niet meer samen.⁸⁶

2.10.4. Rulot ziet de bezetting in 1941 en 1943 ook als een kans om nieuwe hervormingen door te voeren, zoals de reorganisatie van de regionale groepen en de directies (goedgekeurd op 10 juli 1942) die meer bevoegdheden geeft aan de

⁸⁴ Document IIG (nota Verkoyen), *Annexes au rapport, 'D Témoins', Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB; PV ondervraging van Narcisse Rulot dd. 10 maart 1945, *Dossier C. Déclarations et productions de mr. Rulot, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB; PV ondervraging van Narcisse Rulot dd. 10 maart 1945, *Dossier C. Déclarations et productions de mr. Rulot, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

⁸⁵ PV getuigenverklaring Paul Louis Nicolas Ghilain, dd. 3 maart 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

⁸⁶ Brief Nolet de Brauwere van Steeland aan Rulot dd. 24 februari 1942, *Idem*; PV getuigenverklaring Nolet de Brauwere van Steeland 6 februari 1945, *Idem*; Notes d'audience pour monsieur Narcisse Rulot, *Archieven Emiel De Winter (AA652)*, CegeSoma/Rijksarchief; PV getuigenverklaring Emile Desorgher, dd. 1 maart 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

regionale groepen maar tegelijk ook meer formele macht centraliseert bij de algemene directie.⁸⁷

2.10.5. De grootste interne hervorming van Rulot, is de oprichting van de Sociale Dienst in februari 1941 met aan het hoofd zijn vertrouweling Jean-Louis Bomans.⁸⁸ Deze Sociale Dienst (in feite een nieuwe Directie) beantwoordt aan een reële behoefte en zal broodnodige sociale steun verlenen aan ruim 14.000 gezinnen van het spoorwegpersoneel: financiële steun, goedkoop voedsel in kantines en winkels met goedkope producten. Rulot creëert op 24 maart 1941 ook de nieuwe functie van 84 beroepsassistenten die de vakbondsvertegenwoordigers moeten vervangen. Hoewel deze Sociale Dienst een niet te onderschatten sociale steun geeft aan een groot deel van het NMBS-personeel, zijn er ook achterliggende motieven:

(a) Rulot gebruikt deze Sociale dienst om de harten en geesten van het personeel te winnen en hen hechter aan het bedrijf te binden. Rulot zal zelfs een soort personencultus rond zich ontwikkelen. Dat is goed zichtbaar in de 'Tehuizen Rulot', waarin 4.300 kinderen worden opgevangen. Hij bereidt ook een 'Fonds Rulot' voor studiebeurzen voor, maar dat gaat uiteindelijk niet door. De Sociale Dienst en de beroepsassistenten stellen zich in de plaats van de vakbonden en hun wettelijk voorziene rol in het paritair comité. Ze belichamen een paternalistische vorm van sociaal overleg, waarbij de werknemer afhangt van de werkgever.

(b) De Sociale Dienst wordt door Rulot gebruikt om de collaborerende eenheidsvakbond Unie- van Hand en Geestesarbeiders te saboteren binnen de NMBS. Het feit dat deze eenheidsvakbond relatief weinig impact heeft bij de NMBS, is waarschijnlijk voor een groot deel te wijten aan de Sociale Dienst.

(c) De Sociale Dienst is waarschijnlijk ook een instrument om Rulots positie te versterken tegenover de Duitse bezetter. Zijn draagvlak bij het personeel is zijn belangrijkste machtsfactor in relatie tot de Duitsers.

(d) De Sociale Dienst is impliciet ook een instrument om de vrijwillige arbeid in Duitsland van het personeel tegen te gaan. Het feit dat tegen mei 1943 slechts 1302 personeelsleden de keuze maken om in dienst te treden van de Duitse *Reichsbahn*, is waarschijnlijk deels te wijten aan de sociale steun die de Sociale Dienst verleent.

2.10 Besluit: Rulot blijft de loyale uitvoering van de beslissing van 22 juni 1940 altijd verdedigen en legt een strak programma op van productiviteitsverhoging. Hij

⁸⁷ Brief Rulot dd. 4 juni 1942, Annexe I mai 1942 'Reforme de structure de l'organisation des services (...)', Annexe 2 mai 1942, 'Principes à mettre à la base du 'concept' au service (...)', Annexe 3 mai 1942, 'premières directives de décentralisation', Annexe IV 27 april 1942 'PV de la conférence du service du Centre (...)', Dossier nr. 263, *Organigramme de la Société (...)*. Dossier *Création d'une Direction Régionale*, Arch. NMBS/SNCB.

⁸⁸ 'Avis Général' 14 maart 1941, *Avis Service Sociale*, Arch. NMBS/SNCB.

kan niet de mentale evolutie volmaken dat sabotage door mensen die betaald worden door de NMBS om de dienst uit te voeren, een legitieme vorm van verzet kan zijn. Het omvangrijke programma van sociale steun voor het personeel toont de interne tegenstelling van zijn beleid: enerzijds is dit beleid een broodnodige sociale steun. Het is ook een succesvol instrument tegen de Duitse tewerkstellingspolitiek en de collaborerende eenheidsvakbond. Anderzijds is het een paternalistisch instrument om gehoorzaamheid af te dwingen en de productiviteit te verhogen.

3. Militaire prestaties

3.1. Het uitvoeren van Duits vervoer door de NMBS

3.1.1. De eerste bezettingsmaanden gebeurt het Duitse treinverkeer op het Belgische net in hoofdzaak met Duits personeel en Duits rollend materieel. Toch wordt vanaf het begin al Belgisch materieel en personeel ingeschakeld voor Duits vervoer, zelfs nog voor de directie de tijd heeft de herstart van het bedrijf te beslissen (22 juni 1940). Ondanks de gedeeltelijke implementatie van aparte Belgische en Duitse lijnen in 1940, neemt het Belgisch personeel geleidelijk het vervoer in Duitse opdracht op het Belgische net over. Enkele belangrijke redenen daarvoor:

(a) Duitse machinisten of ander personeel zijn niet opgeleid om te rijden op het Belgische net. Er zijn andere technische voorschriften, andere protocollen en ook bijvoorbeeld de rijrichting is anders (in België links, in Duitsland rechts). Volgens internationale regels mag enkel speciaal gebrevetteerd personeel in andere landen treinen besturen.

(b) Berlijn wil zo snel mogelijk personeel en rollend materieel terughalen en versnelt die operatie eind 1940.⁸⁹ Vooral in de groepen Antwerpen en Gent blijven in 1941 nog wat Duitse machinisten rijden. Zeker na juni 1941 (de Duitse inval in de Sovjetunie) wordt massaal Duits personeel terug naar het Derde Rijk gehaald. Eind 1941 rijden uitsluitend nog Belgische machinisten op het Belgische net (mits een reserve, zie 4.1.6.). Het rollend materieel blijft een mix van Belgisch, Frans, Duits en ander materieel, zoals de vooroorlogse spoorwegpraktijk dat voorschrijft, onder meer in het kader van het internationale spoorwegverdrag uit 1921.

(c) De NMBS en directeur-generaal Rulot stuurt zelf aan op het overnemen van zoveel mogelijk taken en het uitvoeren van dienstverlening aan de Duitsers. Die politiek komt tot stand in de moeilijke context van de zomer van 1940. De basisredenering is eenvoudig samengevat: de prioriteit van de NMBS is om het Belgische reizigersvervoer en bevoorravingsvervoer op peil te houden. Om dat te kunnen doen, beheert de NMBS best autonoom het net, het personeel en het materieel. Om die autonomie te bekomen, neemt de NMBS best zoveel mogelijk taken op zich inclusief de dienstverlening aan de Duitsers.

3.1.2. Het vervoer in Duitse opdracht wordt dus in 1940 gedeeltelijk maar in 1941 exclusief uitgevoerd door Belgisch personeel. Ze worden samengesteld door Belgisch personeel en uitgevoerd door Belgisch boordpersoneel (onder meer een machinist, stoker, hoofdtreinwachter).⁹⁰ Het NMBS personeel wordt uitsluitend ingezet in België.

⁸⁹ Avis 26 E., dd. 9 december 1940, *Avis Service E*, Arch. NMBS/SNCB.

⁹⁰ Brief Rulot aan de Hauptverkehrsdirektion dd. 23 augustus 1940, nr. 756, E-2.02, *Beleidsdocumenten NMBS WOII*, Arch. NMBS/SCNB.

Aan de grens worden ze afgelost. Niet alleen hebben Belgische machinisten speciale brevetten nodig om in het buitenland te rijden, er is ook een Duits verbod om veiligheidsredenen dat Belgisch personeel verhindert op Duits grondgebied te rijden.⁹¹

3.1. Besluit: De NMBS voert het Duitse verkeer uit, in 1940 gedeeltelijk en in 1941 geleidelijk zelfs volledig. Die evolutie is enerzijds het gevolg van een aantal parameters met betrekking tot het spoorvervoer zoals het Duits gebrek aan expertise en toelatingen om op het Belgische net te rijden en Duits personeelsgebrek, en anderzijds van de strategische aanwezigheidspolitiek van de NMBS in het belang van het Belgische vervoer.

3.2. Duits vervoer vs. militair vervoer

Hoe moeten we het uitvoeren van Duits treinverkeer door de NMBS inschatten?

3.2.1. Er bestaat een lastige begripsverwarring in de tijdens de bezetting door de NMBS opgestelde documenten. De termen 'Duits vervoer/verkeer' of 'Duitse treinen' worden als onderling inwisselbare synoniemen gebruikt voor 'militair vervoer/verkeer' of 'militaire treinen'. Ze zijn echter niet noodzakelijk hetzelfde. Duits verkeer betekent 'het vervoer in opdracht van Duitse instanties', terwijl militair verkeer 'het vervoer in opdracht van de Duitse instanties van een militaire aard' betekent. Al het militaire vervoer is Duits vervoer, maar omgekeerd is dat niet noodzakelijk het geval. Dit is ook voor de deportatietreinen een belangrijk onderscheid. Het 'Duitse vervoer' is in 1940 zeer divers: van goederenverkeer zoals steenkolen, cokes en ertsen, textiel, voedsel, chemische producten, materieel en machines, maar ook reizigersvervoer zoals Duitse verlofgangers of alle Duitse diensttreinen. Het gaat niet altijd om aparte treinstellen: er zijn ook Belgische treinen met rijtuigen, wagens of compartimenten voorbehouden voor Duitse reizigers (of reizigers met een toestemming van de *Wehrmacht*), zoals een *Reisezug mit Wehrmachtteil*.⁹²

3.2.2. Volgens artikels 43 en 53 van de conventie van Den Haag uit 1907 heeft de bezetter het recht de infrastructuur te gebruiken en uit te baten om te voorzien in het eigen onderhoud en het openbaar leven van het land. De NMBS is van haar kant verplicht om die exploitatie loyaal mee uit te voeren volgens de wet-Bovesse (1935) en het Burgerlijk Mobilisatieboekje. De Galopin-doctrine verleent een zeker kader aan die medewerking. Het uitvoeren van het reguliere Duits vervoer ten bate van de

⁹¹ Verdedigingsnota van Rulot, onderdeel IV 'La Déportation', *Dossier nr. 6153, Bomans, SNCB-RA*.

⁹² PV ondervraging Rulot dd. 14 december 1944, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1, Arch. NMBS/SNCB; R 124/83, Frankreich: SF-Züge (Schnellzüge für Fronturlauber) und D-Zugverkehr.-Zugbildung, Belastung und Anweisungen für die Ankündigung der Abfahrt, 1942, Bundesarchiv Berlin*.

Duitse bezetter is dus niet verboden, integendeel. Maar er zijn wel belangrijke beperkingen aan die medewerking:

(a) De Galopin-doctrine legt op dat de productie en leveringen aan de bezetter tot op zekere hoogte beperkt moeten blijven. Ze mogen niet boven een bepaald niveau gaan. Aanvankelijk wordt het richtcijfer op 60% van de vooroorlogse productie geplaatst, maar na de Duitse inval in de Sovjetunie van juni 1941 wordt dat in een bijsturing van de Galopin-nota van 30 juni 1941 opgetrokken tot 80%. Overmatige productie en oorlogswinsten, en natuurlijk ook militaire leveringen zoals wapens en munitie, kunnen beschouwd worden als 'economische collaboratie' (artikel 115 van het SWB). Deze doctrine heeft geen kracht van wet, maar het wordt wel het leidende principe voor de meeste grote bedrijven in België.

(b) De Conventie van Den Haag schrijft voor dat opeisingen en leveringen aan de bezetter in overeenstemming moeten blijven met de economische mogelijkheden van het bezette land. De bevoorrading van het bezette land zelf bijvoorbeeld, mag niet in gevaar komen.

(c) De NMBS mag in uitvoering van dat Duitse vervoer niets doen dat strijdig is met de vaderlandse plicht en de strafwet. De 'vaderlandse plicht' is nergens als dusdanig omschreven en de strafwet bevat diverse uiteenlopende bepalingen. De meest kernachtige manier om de grens met 'onvaderlands gedrag' te trekken, is dat door Belgische overheden geen daden gesteld mogen worden die 'exclusief in het politieke of militaire belang van de Duitse bezetter' zijn. Deze omschrijving wordt in februari 1942 door het toonaangevende Vast Comité van de Raad van Wetgeving opgesteld.⁹³ Duidelijke voorbeelden van dat soort daden zijn het leveren van wapens en munitie. Om het dus eenvoudig voor te stellen: het vervoeren van Duitse troepen binnen België of Duitse verlofgangers is in principe geen probleem. Het vervoeren van troepen of wapens bedoeld voor het oostfront na juni 1941 echter is dan weer wel verboden.

Met de eerste voorwaarde – de hoeveelheid vervoer – bestaat wellicht geen fundamenteel probleem (zie punt 5.6.1.). Met de tweede voorwaarde – vervoer in het hoofdzakelijk of exclusieve politieke en militaire belang van de bezetter – ontstaat wel een fundamenteel probleem. Om het Duitse vervoer met een militair belang te herkennen, moet de NMBS in staat zijn een afweging te maken van de aard van het vervoer: de lading, de doelstelling of bestemming, de opdrachtgever eventueel. Maar die kwalitatieve inschatting en onderscheid zal de NMBS nooit maken. Integendeel, de NMBS houdt zich niet bezig met aard of inhoud van het Duitse vervoer en gebruikt zoals gezegd de termen 'militair vervoer' en 'Duits vervoer' door elkaar.

⁹³ Nico Wouters, *Führerstaat*, 69.

Waarom maakt de NMBS dit cruciale onderscheid niet?

3.2.3. De naoorlogse verklaringen van directieleden dat men in 1940 ondubbelzinnig tegen zuiver militaire transporten gekant was, is mogelijk een retroactieve projectie op het jaar 1940 van een naoorlogse bewustwording die pas in het kader van de zuiveringen zo geformuleerd wordt. Alles wijst op een geleidelijk voortschrijdend inzicht over de problematiek. Pas tijdens de eerste maanden van 1941 lijkt het probleem door te dringen tot de directie, het leidinggevend kader en de raad van bestuur. Op dat moment is de situatie al een voldongen feit. Rulot verklaart na de bevrijding over de militaire prestaties: 'We bevonden ons tegenover een feitelijke situatie'.⁹⁴ Het uitvoeren van Duits vervoer dat mogelijk in het exclusieve politieke of militaire belang van de bezetter is, is begin 1941 een genormaliseerde praktijk geworden, die als dusdanig niet meer teruggedraaid kan worden. De NMBS accepteert dat militaire prestaties geleverd worden als onvermijdelijk gezien de feitelijke macht van de militaire bezetter en als de prijs die moet worden betaald voor de bevoorrading van het land.⁹⁵ Directeur René Henning en directeur-generaal Rulot gebruiken beiden dezelfde term 'rançon' (losgeld) na de bevrijding. Henning zegt hierover: 'De Nationale Maatschappij heeft ermee ingestemd om militaire treinen te laten rijden als losgeld voor de hulp die ze geeft om de bevolking te bevoorraden en te voeden'.⁹⁶ Rulot verklaart: 'Om het netwerk te laten functioneren en haar doel te bereiken, was de Nationale Maatschappij vanaf het begin verplicht de vorming en het doen rijden van de militaire treinen uit te voeren. Hoewel dergelijke diensten kritiek oproepen, moest de Nationale Maatschappij ze aanvaarden als het losgeld voor de diensten die ze aan de Belgische bevolking verleende'.⁹⁷

⁹⁴ '(...) Nous nous sommes trouvés devant une situation de fait'. Nota 'Remorque des trains militaires', Nr. 127 Fonds Hermann, Rijksarchief Namen.

⁹⁵ PV Getuigenverklaring Verkoyen, 1 maart 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB; PV ondervraging Emile Brixhe, dd. 8 februari 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB; 'C'est petit à petit et à notre insu que des agents Belges ont été amenés par des ordres de chefs locaux allemands à remorquer des trains militaires. Lorsque nous l'avons appris, nous étions dans une situation qui ne nous permettait pas d'intervenir. Les allemands avaient pratiquement tout en mains'. PV ondervraging Rulot dd. 8 maart 1945, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB; Nota 'Remorque des trains militaires', Nr. 127 Fonds Hermann, Rijksarchief Namen.

⁹⁶ 'La Société Nationale a accepté de desservir des trains militaires comme la rançon de l'aide qu'elle apporte à l'approvisionnement et à l'alimentation de la population'. Onderhoud Schuind en Henning bij de HVD dd. 24 februari 1943, *Dossier Wagons de D.C.A. dans les trains, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 2*, Arch. NMBS/SNCB.

⁹⁷ 'Pour assurer l'exploitation du réseau et atteindre ainsi le but qu'elle s'était assignée, la Société Nationale a dû, dès le début, intervenir dans la formation et la traction de trains militaires. Bien que de telles prestations prêtent à la critique, la Société Nationale les a subies comme la rançon des services qu'elle rendait à la population belge'. Brief van Rulot aan de HVD dd. 24 maart 1943, Idem.

3.2.4. De principeskwestie van het uitvoeren van Duits verkeer wordt nooit formeel op de raad van bestuur en het bestendig comité besproken. Voor zover we weten, wordt er zelfs niet over gesproken op de directieraad.⁹⁸ Volgens directeur Nachtergaele geven de secretarissen-generaal hun toestemming: 'De genomen maatregelen werden geacht te voldoen aan de bepalingen van de artikelen 45 en 53 van het Verdrag van Den Haag en die van het Burgerlijk Mobilisatieboekje, die ambtenaren verplichten nauwgezet de bevelen van de vijand uit te voeren.'⁹⁹ Formeel zullen de secretarissen-generaal zich er niet over uitspreken, hoewel ze zeker op de hoogte waren gezien de deelname van secretarissen-generaal Castiau en Claeys aan het bestendig comité en de raad van bestuur. Op 5 augustus 1942, wanneer de Jodendeportaties uit België naar Auschwitz net zijn begonnen, contacteert Maurice Benedictus, het administratieve hoofd van de Vereniging van de Joden in België, secretaris-generaal Claeys om hem te interpellieren over de transportvoorwaarden van Joden. Claeys antwoordt kort dat enkel de HVD krachtens de verordening van 14 augustus 1940 bevoegd is om de vervoersvoorwaarden te bepalen.¹⁰⁰ Vlak voor het begin van de Jodendeportaties, bevestigt Claeys dus nog dat hij deze kwestie zuiver als een Duitse aangelegenheid beschouwt.

3.2.5. Hoogstwaarschijnlijk onderschat de NMBS-directie in 1940 het potentiële probleem van de militaire prestaties (en dus het militaire vervoer).¹⁰¹ In 1940 is de echte (enige) prioriteit het herstel van het Belgische vervoer. Die selectieve blindheid leidt er toe dat in 1940 geen afsprakenkader wordt opgesteld over de begrenzingen van het uitvoeren van Duitse opdrachten.¹⁰² Waarom directeur-generaal in Rulot geen afsprakenkader wil opstellen is niet duidelijk: a) misschien gelooft hij niet in de haalbaarheid gezien de feitelijke overmacht van de bezetter, b) misschien denkt hij dat dit afsprakenkader in het nadeel van de NMBS zal uitdraaien en dat de bottom-up strategie van zoveel mogelijk taken opnemen meer voordelen heeft, c) misschien anticipeert hij onvoldoende op alle mogelijke gevaren van het uitvoeren van Duits vervoer. Na de oorlog gebruikt Rulot het argument van het gebrek aan keuze: 'Het is

⁹⁸ PV getuigenverklaring Victor Parein, 8 maart 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB; PV Getuigenverklaring Verkoyen, 1 maart 1945, Idem.

⁹⁹ 'Les mesures prises sont jugées conformes aux dispositions des articles 45 et 53 de la Convention de La Haye et à celles du livret de mobilisation civile prescrivant aux agents de se mettre à la disposition de l'ennemi et de remplir consciencieusement leurs fonctions'. Brief Nachtergaele aan de prins-Regent dd. 16 december 1947, *Dossier nr. 4628, Nachtergaele Robert*, SNCB-RA.

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

¹⁰¹ Nota 'Remorque des trains militaires', *Nr. 127 Fonds Hermann*, Rijksarchief Namen; PV getuigenverklaring Henning, dd. 26 oktober 1944, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

¹⁰² PV Getuigenverklaring Verkoyen, 1 maart 1945, Idem.

een absurditeit te doen alsof het mogelijk zou zijn geweest Belgische machinisten te verbieden Duitse treinen te besturen.¹⁰³ Rulot bedoelt hiermee dat de WVD en later de HVD het personeel in dat geval verplicht zou hebben.

3.2.6. Of een dergelijk afsprakenkader veel zin gehad zou hebben, is speculatie. De kans dat de WVD dat afsprakenkader gerespecteerd zou hebben, is zo goed als onbestaande. In 1940, en ook later in 1942 en 1943, verdedigt de WVD/HVD telkens de stelling dat de NMBS ondergeschikt is aan het militair recht en dat militaire bevelen altijd voorrang hebben op alle andere wettelijke, praktische of economische argumenten. Het punt is echter dat directeur-generaal Rulot zelfs niet eens probeert een afsprakenkader op te stellen in 1940 en integendeel er zelf een tegenstander van lijkt.

3.2.7. Door de uitvoering van militair verkeer te accepteren, opereert de NMBS in tegenspraak tot het bevel van de werkhervatting van 22 juni 1940. Daarin is beloofd dat het personeel niets gevraagd zou worden dat in tegenspraak is met de vaderlandse plicht. Het personeel wordt echter al in 1940 gedwongen militaire transporten uit te voeren die in principe strafbaar zijn volgens artikel 115 van het Strafwetboek, zonder dat het bedrijf daarover verder communiceert. Dat plaatst het betrokken personeel uiteraard in een onmogelijke positie, zeker wanneer de bezetter overal aanwezig is en over de schouder meekijkt.

3.2.8. Er konden slechts enkele voorbeelden worden gevonden van personeelsleden (bovendien verzetsmensen) die protesteerden tegen dit militaire vervoer of die weigerden dit uit te voeren. Dit betekent niet dat dit protest niet breder was, maar wel dat protest beperkt bleef tot individuele gevallen die nooit als een principieel dossier tot bij de directieraad raakte. Het personeel van Eeklo weigerde om veiligheidsredenen een trein met Duitse munitie te begeleiden. Twee personeelsleden (die ook verzetsmannen waren) weigerden apart van elkaar principieel de opdracht om Duitse militaire treinen uit te voeren. De gevolgen voor deze personeelsleden zijn een ernstige vermaning en overplaatsing. Dit zijn relatief geringe gevolgen: voor de betrokkenen hebben ze misschien een grote impact, maar het gaat dus niet om een opsluiting of een deportatie van deze personeelsleden.

3.2. Besluit: De NMBS-directie beseft in 1940 niet hoe belangrijk het is om een onderscheid te maken tussen enerzijds het uitvoeren van Duits vervoer conform het internationale oorlogsrecht en conform de Belgische wet- en regelgeving, en anderzijds Duits vervoer in het 'hoofdzakelijk of exclusieve politieke en militaire belang van de bezetter'. Omdat men in 1940 nalaat afspraken te maken over 'militaire prestaties', is het uitvoeren van Duitse militaire transporten begin 1941 een voldongen feit. Dit wordt geaccepteerd als onvermijdelijk gezien de feitelijke

¹⁰³ 'C'est une absurdité de prétendre qu'il eut été possible d'interdire aux machinistes belges de conduire des trains allemands'. PV ondervraging Rulot dd. 14 december 1944, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

macht van de militaire bezetter en als de prijs die moet worden betaald om de bevoorrading van het land te garanderen. Dit principe wordt stilzwijgend geaccepteerd door de raad van bestuur, het bestendig comité, de directieraad en indirect ook de secretarissen-generaal.

3.3. Andere militaire prestaties

De NMBS voert ook andere 'militaire prestaties' uit.

3.3.1. In de werkplaatsen wordt al het rollend materieel onderhouden en hersteld dat op het Belgische net rijdt, dus uiteraard ook dat voor het Duitse vervoer. Zolang het Duitse vervoer valt onder het internationale oorlogsrecht, is daar in principe geen probleem mee. Maar de NMBS gaat ook rollend materieel en andere materialen leveren aan het Derde Rijk tegen betaling. Er worden in totaal 1047 *Abgabelokomotive* hersteld (aan Duitsland afgegeven Belgische locomotieven), 302 *Leihlokomotive* (aan Duitsland 'verhuurde' locomotieven) en 462 *Reichslokomotive* (Duitse locomotieven). Dat zijn samen in totaal dus 1811 herstelde locomotieven die voor het Derde Rijk bestemd zijn. De NMBS wordt niet betaald voor het herstel van de Belgische *Abgabelokomotive*, maar wel voor het herstel en onderhoud van *Reichslokomotive* en het afstaan (de 'leen' of 'verhuring') van de *Leihlokomotive*. De *Leihlokomotive* zijn Belgische of Noord-Franse locomotieven die ingezet worden in Duitsland.¹⁰⁴ Er worden ook 10.401 herstellingen uitgevoerd aan Duitse goederenwagens.¹⁰⁵ Daar hoeft niets mis mee te zijn, maar er is geen enkele controle over het gebruik van dit materieel (al dan niet voor militaire doeleinden).

3.3.2. De WVD eist achtereenvolgens vijfhonderd Belgische locomotieven op in 1940¹⁰⁶, twee- tot driehonderd Belgische locomotieven midden 1941, 345 wagens en gesloten rijtuigen in oktober en november 1941¹⁰⁷ en een vierde opeising in juni 1942 van tweehonderd locomotieven, 200 reizigerswagens, 12.500 wagens en vijfhonderd à zeshonderd kilometer rails.¹⁰⁸ In totaal worden 501 locomotieven gedwongen afgestaan ('cédé') tussen november 1940 en februari 1941, 218 locomotieven van december 1941 tot januari 1942, 83 locomotieven van februari 1942 tot maart 1942

¹⁰⁴ Met dank aan Paul Van Heesvelde, opmerking per e-mail aan de auteur dd. 31 juli 2023.

¹⁰⁵ 'Wagons et fourgons à marchandises réparés pendant l'occupation', *Documents remis par M. Rulot le 10 mars 1945 (F3/8)*, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

¹⁰⁶ PV verklaring, 8 maart 1945, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

¹⁰⁷ Om '[...] om ter beschikking gesteld te worden van de Directie in Keulen om de treinen te verzekeren van België naar Koningsbergen'. Map 'H/II réparation et cession de matériel en faveur des allemands', *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot*, Arch. NMBS/SNCB.

¹⁰⁸ PV verklaring, 8 maart 1945, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

en 175 locomotieven van juni 1942 tot september 1942.¹⁰⁹ Dat maakt voor de hele bezetting 977 locomotieven, vooral van types 81 en 64. Daarbij zijn overigens niet de 36 locomotieven in 1941 en 34 locomotieven in 1942 gerekend (vooral van types 81 en 97) die in beslag genomen worden in het geannexeerde Eupen-Malmédy. Daarnaast houden de Duitsers vaak ook lange tijd Belgische wagens in Duitsland. Dat dit materieel gedwongen moet worden afgestaan (de facto een inbeslagname), creëert een groot tekort op het Belgische net. De NMBS wordt niet vergoed voor alle voorbereidende herstellingen van dit rollend materieel, maar wel voor het rollend materieel zelf (zie punt 4.5.3.c-1). Aanvankelijk gaat het om locomotieven die België na de Eerste Wereldoorlog in beslag genomen heeft als oorlogscompensatie van Duitsland. De directie protesteert niet tegen deze maatregel, ook niet wanneer na de Duitse inval in de Sovjet-Unie in juni 1941 de militaire situatie verandert. Pas wanneer de Belgische voedselbevoorrading in gevaar komt, zoekt Rulot dekking bij de secretarissen-generaal. Deze verklaren in juni 1942 dat het afstaan van rollend materieel geen opeisingen zijn (artikel 52 van de Conventie van Den Haag) en geen inbeslagnames (artikel 53 van de Conventie van Den Haag). Toch zegt secretaris-generaal Claeys dat de NMBS het rollend materieel moet afstaan omdat er geen keuze is: de Duitsers zullen het anders gewoon afnemen. Dit wordt dus ook beschouwd als onvermijdelijke medewerking omwille van de feitelijke militaire macht van de bezetter. Ook hier is er niet noodzakelijk een probleem, maar vindt geen enkele controle plaats over het al dan niet militaire gebruik van dit materieel. Opmerkelijk is dat de secretarissen-generaal niet op de hoogte lijken van het feit dat de NMBS financieel vergoed wordt voor (minstens een deel van) de 'in beslag genomen' locomotieven.

3.3.3. In verschillende (centrale) werkplaatsen worden ook Duitse locomotieven hersteld en hier kan men na juni 1941 de aard van de werken moeilijk ontkennen. Rulot zelf verklaart expliciet voor de raad van bestuur dat het militaire karakter van deze herstellingen onbetwistbaar is.¹¹⁰ Op de achtergrond van deze beslissing speelt ook de tewerkstellingspolitiek: indien de NMBS weigert deze herstellingen uit te voeren, dreigt het overtollige personeel bij de werkplaatsen ontslagen te worden of eventueel tewerkgesteld in Duitsland. Ook hier zoeken directie en raad van bestuur dekking van de secretarissen-generaal, die op 8 september 1941 via secretaris-generaal Claeys schrijven: 'Als uw raad van bestuur de verantwoordelijkheid zou nemen om in te gaan op de vraag van de WVD, dan zouden zij dit niet afkeuren.'¹¹¹

¹⁰⁹ Brief directeur-generaal NMBS aan de raad van bestuur dd. 9 maart 1945, *Annexe au rapport en cause Rulot. AD Chapitre 3. Réparations et cession (...). Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

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

¹¹¹ 'si votre conseil d'administration prenait la responsabilité de donner suite aux instances de la W.V.D., ils ne le désapprouveraient pas'. Brief van Claeys aan Rulot, dd. 8 september

De secretarissen-generaal geven hier een dubbele boodschap: ze benadrukken dat zij hier geen verantwoordelijkheid dragen, maar geven tegelijk impliciet de boodschap dat een positieve beslissing van de raad van bestuur te verkiezen is. De secretarissen-generaal duwen de directie en raad van bestuur duidelijk in een richting. Daarop keurt de raad van bestuur deze herstellingen van Duitse treinen goed. Aldus de raad van bestuur: 'De Nationale Maatschappij bevindt zich in de onmogelijkheid zich te verzetten (...)'.¹¹²

3.3.4. In het kader van deze herstellingen, worden in de centrale werkplaats in Mechelen rond de winter van 1941-1942 ook ca. 40 Duitse locomotieven omgebouwd voor inzet aan het oostfront. Drie NMBS-ingenieurs maken hiervoor een studiereis naar Bremen. De NMBS wordt hiervoor ook vergoed. Het is geen geheim dat deze locomotieven bestemd zijn voor 'inzet in het oosten'. Het gaat hier uiteraard duidelijk om militaire diensten, strafbaar volgens artikel 115 van het SWB. De directie is hoogstwaarschijnlijk niet op de hoogte van deze specifieke herstellingen: de Mechelse werkplaats wordt decentraal beheerd door de Duitsers. Niettemin noemen verschillende directieleden waaronder Rulot dit na de oorlog een 'detail'. Vanuit economisch oogpunt hebben ze volledig gelijk: het ombouwen van 40 Duitse locomotieven voor het oostfront valt in het niets bij de dagelijkse militaire transporten die de NMBS uitvoert.

3.3.5. Na een vergadering in Parijs van Rulot met onder meer het Duitse hoofd van de *Wehrmachttransportleitung* in bezet Frankrijk op 5 maart 1942, wordt door de NMBS ook signalisatiematerieel, telefonie, werktuigen, hulpstukken en treinonderdelen geleverd aan de *Reichsbahn*.¹¹³ Ook hiervoor wordt de NMBS vergoed. Het is onmogelijk te controleren waarvoor dit materiaal wordt gebruikt maar minstens een deel gaat naar het oostfront.¹¹⁴ De directieraad en raad van bestuur van maart 1942 nemen retroactief akte van die individuele beslissing van de directeur-generaal. Deze militaire leveringen zijn intussen geen discussiepunt meer. Daarom ook, wordt dit zelfs niet meer voorgelegd aan de secretarissen-generaal. De principiële grens van militaire leveringen van materieel aan de Duitsers is intussen overschreden.

1941 (F3/2d), *Annexe au rapport en cause Rulot. AD Chapitre 3. Réparations et cession* (...). Idem.

¹¹² 'La Société Nationale se trouve dans l'impossibilité de s'opposer (...)'. PV séance du CA du 26/9/41, *Annexe au rapport en cause Rulot. AD Chapitre 3. Réparations et cession* (...). *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

¹¹³ PV getuigenverklaring Emile Desorgher, dd. 1 maart 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins'*, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

¹¹⁴ Note sur l'attitude des dirigeants de la SNCB pendant la Guerre, *M&M Documenten en Klachten, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB; Réunion à la *Wehrmachttransportleitung* de Paris dd. 5 mars 1942, *Documents remis par M. Rulot le 10 mars 1945 (F3/8)*, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

3.3. Besluit: Het ontbreken van afspraken rond de 'militaire prestaties' door de NMBS leidt tot een escalatieproces. De NMBS herstelt Duits materieel en levert eigen materieel dat duidelijk gebruikt wordt voor de strijd aan het oostfront. De NMBS wordt daarvoor ook financieel vergoed. Die beslissingen van Rulot worden gedekt door de directieraad en de raad van bestuur die oordelen dat de NMBS zich in een 'onmogelijkheid' bevindt te weigeren. De secretarissen-generaal duwen de NMBS impliciet in de richting van het herstellen van Duits materieel. Het lijkt erop alsof de secretarissen-generaal niet op de hoogte zijn van het feit dat de NMBS voor deze prestaties en leveringen wordt vergoed.

4. Deportaties

4.1. Speciale treinen

4.1.1. Tijdens de bezetting betekent de term 'deportatie' in de context van de NMBS altijd de verplichte tewerkstelling van NMBS-personeel in Duitsland. De term 'deportatie' komt slechts eenmaal voor in de notulen van het bestendig comité, namelijk in de vergadering van 11 december 1942, in de betekenis van de opeisingen van NMBS-personeel voor verplichte tewerkstelling in Duitsland.¹¹⁵ Ook alle naoorlogse zuiveringsonderzoeken en gerechtelijke onderzoeken rond de NMBS gebruiken de term op die manier. Ook de Belgische 'Commissie van onderzoek inzake de inbreuken op het volkenrecht, op de wetten en gebruiken van de oorlog' gebruikt de term na de oorlog in de betekenis van Belgische dwangarbeiders voor de verplichte tewerkstelling.¹¹⁶ De zeldzame keer dat de NMBS spreekt over de Joden gebruikt ze de term 'Jodenvervoer'. Het specifieke gebruik van de term 'deportatie' door de NMBS en de Belgische overheden heeft waarschijnlijk te maken met de traumatische ervaring van dwangarbeid tijdens de Eerste Wereldoorlog. Wat wij vandaag 'deportatietreinen' noemen, valt tijdens de bezetting en zelfs na de bevrijding volledig buiten de terminologie en zelfs grotendeels het bewustzijn van de directie van de NMBS tijdens de bezetting. In dit rapport gebruiken we de term 'deportatie' in onze hedendaagse betekenis, met name als het gedwongen overbrengen van diverse categorieën slachtoffers uit België naar Duitsland of een door Duitsland bezet land, met de bedoeling hen op te sluiten, verplicht tewerk te stellen of uit te moorden.

4.1.2. Er heerst een grote stilte in de archieven rond het thema van de deportaties. Er zijn zo goed als geen verwijzingen in de vele archiefbronnen naar de deportaties. De redenen zijn:

(a) Er is nooit een besluitvormingsproces geweest op het strategisch niveau van de NMBS over de deportatietreinen. Voor de NMBS, zijn deportatietreinen een klein onderdeel van de veel ruimere 'militaire transporten' waarvan het principe al in 1940 of begin 1941 stilzwijgend is geaccepteerd. Wanneer de deportatietreinen van politieke gevangenen worden geïntroduceerd in 1941 wordt dat hoogstwaarschijnlijk aanvankelijk zelfs niet opgemerkt door de directie.

(b) Veel archief is vernietigd. Zaken zoals de blokboekjes over de passage tussen stations, de bulletins van vertrek ('bulletins de mise en marche') van de dienstleiding met de routebeschrijving, spoorboeken (met vertrek- en eindbestemming en de lijnen), attesten van de EBD-Brüssel om de treinen te bestellen of de dienstroosters werden meestal vlak na gebruik als standaardmaatregel

¹¹⁵ PV zitting B.C. 11 december 1942, B.C. *Notulen doos 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB.

¹¹⁶ *Paquet VII – 1. Rapports historiques – farde: 'la déportation'*, Archief van de Commissie Oorlogsmisdaden, CegeSoma/Rijksarchief.

vernietigd.¹¹⁷ Dat geldt wellicht ook voor rapporten of werkbrieven van stationschefs. Ook de Duitsers hebben zelf doelbewust massaal hun archieven vernietigd tegen het einde van de bezetting.

(c) De bulk van de deportaties zijn gebeurd met zogenaamde *Sonderzüge* of speciale treinen. De aard van deze speciale treinen brengt een papieren geheimhouding met zich mee, in die zin dat er weinig papieren sporen overblijven. Ze komen niet voor in de standaardvoorschriften of de rapportages. Net zoals bij de meeste andere treinen, worden de bulletins van de speciale treinen onmiddellijk na gebruik vernietigd.

(d) Er ontstaan nooit principiële dossiers over personeel dat weigert deportatietreinen uit te voeren. Dit doet vermoeden dat het weigeren van treinen in Duitse opdracht (laat staan deportatietreinen) door het personeel eerder uitzonderingen waren.

(e) Ten vijfde komen wat we vandaag de deportatietreinen noemen niet voor in de naoorlogse zuiveringsonderzoeken. Ook de naoorlogse verzetspers stelt zich over deze deportatietreinen geen vragen.

4.1.3. Vanuit de Dossinkazerne worden 25.843 mensen – 353 Roma en de andere mensen allemaal Joden – gedeporteerd naar Auschwitz-Birkenau. Het aantal gedeporteerde politieke gevangenen (vooral verzetsmensen) is voor België nog niet exact bepaald. Historicus Patrick Nefors publiceerde de schatting van 16.081 gedeporteerde politieke gevangenen en dat blijft het meest betrouwbare richtcijfer.¹¹⁸ Ook het aantal verplicht tewerkgestelden is tot vandaag nog altijd niet exact bepaald. Het meest precieze cijfer blijft de oude telling van Frans Selleslagh. Hij vermeldt 75.000 Belgen die verplicht tewerkgesteld worden in Noord-Frankrijk en 189.542 Belgische dwangarbeiders in Duitsland (waarvan er 3200 omkomen).¹¹⁹ Na de bevrijding worden volgens de databank van de Dienst Archieven Oorlogsslachtoffers 52.883 mensen erkend als gedeporteerde voor de verplichte tewerkstelling (waaronder 2266 postuum). Bij gebrek aan beter kunnen we het cijfer van 189.542 Belgische dwangarbeiders in Duitsland als richtlijn nemen. Deze slachtoffercategorieën kunnen in geen geval gelijkgeschakeld worden. Maar vanuit de vraag naar de besluitvorming, het proces en de uitvoering van de deportaties is er een duidelijke band.

4.1.4. De WVD schort in 1940 het internationale *Regolamento Internazionale dei Veicoli* uit 1921 op, wat betekent dat het internationale treinverkeer van en naar

¹¹⁷ Informatie bezorgd aan de auteur door Lawrence van Haecke en Paul Pastiels (Archief en Documentatiecentrum NMBS) e-mail dd. 10 juli 2023.

¹¹⁸ Patrick Nefors, *Camps de concentration*.

¹¹⁹ Frank Selleslagh, 'De tewerkstelling', in Etienne Verhoeyen e.a., *Het minste kwaad*, Kapellen, 1990, 60-83 (77).

België volledig onder curatele komt van de WVD en EBD in Brussel.¹²⁰ Voor de grote meerderheid van de transporten van de drie slachtoffercategoriën worden zoals gezegd *Sonderzüge* of speciale treinen gebruikt. De *Sonderzüge* maken al deel uit van het Duitse vervoersprogramma voor de oorlog.¹²¹ Speciale treinen zijn letterlijk wat de term zegt: treinstellen die buiten de reguliere of facultatieve dienstregeling vallen en die gebruikt worden om een bijzondere lading te vervoeren. Die lading kan alles zijn: geheime of gevaarlijke goederen, buitengewone ladingen, hooggeplaatste personen of grote groepen mensen. In de bedrijfsorganogrammen van de WVD/HVD Brussel van 1941 en 1943 is een zekere dr. Ingenieur Lagershausen verantwoordelijk voor de opvolging van de *Sonderzüge* in België en Noord-Frankrijk.¹²² Hij heeft de titel van *Reichsbahnrat*, een administratief medewerker van de *Reichsbahn*. Die Lagershausen wordt later vervangen door dr. ingenieur Horst. We hebben dus twee namen van de Duitse beampten die hoogstwaarschijnlijk de deportatietreinen uit België in 1943 langs Duitse zijde opvolgden, maar verdere bronnen konden voorlopig niet worden gevonden. De aparte afhandeling vergemakkelijkt een zekere geheimhouding. In alle rapportages en overzichten van Duitse vervoer worden de speciale treinen nooit vermeld.¹²³ De NMBS zelf plaatst de speciale treinen gemakshalve in de algemene categorie van 'militaire treinen'.¹²⁴ Deze treinen worden gebruikt voor grote groepen mensen. Voor verplicht tewerkgestelden in Noord-Frankrijk of Duitsland komen bevelen van de *Organisation Todt* of het *Reichsarbeitsministerium* in Berlijn. Voor politieke gevangenen en Joden en Roma loopt de bevelstructuur voor de deportaties, vanuit het *Reichssicherheitshauptamt* (RSHA) in Berlijn via *SS-Obergruppenführer* Gottlob Berger naar de afdeling Joodse aangelegenheden bij de Sipo-SD in Brussel.¹²⁵ Dat geldt ook voor deportatie van politieke gevangenen, met name bij de *Geheime Staatspolizei* bij de Sipo-SD.¹²⁶

4.1.5. Diverse instructies beschrijven de uitvoering van speciale treinen in België.

(a) De eerste instructie over de speciale treinen die ontdekt werd, is het bericht '53 E' van 10 juli 1941. De instructie beschrijft de hiërarchische lijn van het bestellen

¹²⁰ PV zitting B.C. 31 januari 1941, B.C. Notulen doos 2 1937-1941, Arch. NMBS/SNCB.

¹²¹ Andreas Engwert en Susanne Kill, *Sonderzüge*, 40, 47.

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

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

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

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

¹²⁶ Andreas Engwert & Susanne Kill (Hrsg.), *Sonderzüge*, 47.

van een speciale trein en bevestigt de betrokkenheid en uitvoering van de Belgische NMBS-diensten.¹²⁷ Bestelde speciale treinen moeten door het *Verkehrsamt* van de groep in kwestie worden goedgekeurd. Eens goedgekeurd, word de Belgische dienst geïnformeerd die de betrokken stations op de hoogte brengt.¹²⁸ Het is de dienst Dispatching die deze treinen een treinnummer geeft, de treinen bestelt en de dienstregeling opmaakt.¹²⁹ Pas als alle stations ontvangst bevestigt hebben, wordt de *Sonderzug* ook besteld. De stationschef of depot van de bestelling bezorgt de machinist en de boordchef (hoofdtreinbegeleider) de nodige boorddocumenten (met de dienstregeling en het traject).

(b) Een tweede, ditmaal geheime instructie is die van 5 januari 1942 van de WVD.¹³⁰ De *Sonderzug* moet naast het normale boordpersoneel ook nog het volgende extra personeel bevatten: een verkeersleider (*Betriebskontrolleur*), een technicus in de locomotief en een veiligheidsbeambte (*Zugsicherer*). Dit is Duits personeel. Verder moeten de sporen en de perrons waar de speciale trein voorbijkomt of stopt altijd vrijgehouden worden, moet er voldoende afstand zijn met het andere treinverkeer en moeten er reservelocomotieven klaarstaan. De speciale trein heeft ook altijd voorrang (noodtreinen uitgezonderd). Het Belgische personeel is verantwoordelijk: 'De hoofden van de Belgische diensten zijn persoonlijk verantwoordelijk voor de punctuele en veilige uitvoering van het werk. Alleen voor de Duitsers absoluut betrouwbaar personeel mag worden belast met het werk op speciale treinen (rangeren, wisselen van locomotief, enz.). Alleen dit personeel mag aanwezig zijn tijdens het voorbijrijden van de trein'.¹³¹ Deze instructies worden binnen de diensten van de NMBS verspreid. Onder de noemer 'strikt vertrouwelijk', stuurt een hoofdinspecteur van de NMBS de Duitse instructies over de bijzondere treinen door. Hij voegt daar Belgische instructies aan toe, die luiden dat wanneer een bijzondere trein wordt besteld een '*télégramme de mise en marche*' moet worden opgesteld. Dat moet vermelden dat de speciale veiligheidsinstructies 'A' van kracht zijn.¹³² Vervolgens moet binnen de 24 uur een lokale vertrouwelijke instructie worden opgesteld. Aldus de hoofdinspecteur: 'Deze

¹²⁷ Het bericht aan het personeel van de dienst Beheer van 10 juni 1942, behandelt de 'bijzondere treinen/trains extraordinaires'. De instructies zijn zeer kort en zuiver praktisch. Avis 20 E. 10 juni 1942, *Avis Service E*, Arch. NMBS/SNCB.

¹²⁸ 'Annexe 2', *Dossier nr. 4262, Delcourt Arthur*, SNCB-RA.

¹²⁹ Eisenbahnbetriebsdirektion Brüssel, Güterzugbildungsvorschriften, *nr. 760 Index des Trains*, Arch. NMBS/SNCB.

¹³⁰ Brief WVD-Brussel aan de directie van de NMBS dd. 5 januari 1942, *Dossier RW18/4. Richtlinien für die Abwicklung des Verkehrs von Sonderzüge 1942-1944, Organisation und Geschäftverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel*, Bundesarchiv Freiburg.

¹³¹ 'Die Vorsteher der belgischen Dienststellen sind für die pünktliche und sichere Durchführung persönlich verantwortlich zu machen. Mit den Arbeiten an Sonderzügen (Rangieren, Lokwechsel pp.) ist nur unbedingt zuverlässiges Personal zu betrauen. Nur dieses Personal darf während des Aufenthaltes des Zuges anwesend sein'.

¹³² Instructie hoofdinspecteur Marx (Luik) dd. 20 januari 1942 aan het station van Chênée, *Dossier nr. 4559-4561, Lonnoy Armand*, SNCB-RA.

[lokale instructie] zal nauwgezet de deelname vastleggen van elke werknemer die opgeroepen wordt om deel te nemen aan de uitvoering van deze voorschriften, waarvan er niet een overgelaten mag worden aan het toeval. Alle noodzakelijke voorzorgen moeten worden genomen, opdat het vertrouwelijke karakter gewaarborgd blijft'.¹³³ De stationschef van Chênée vertaalt dit op 23 januari 1942 in eigen instructies voor zijn personeel. Die instructies focussen vooral op het vrijhouden van de sporen en de perrons voor een ongehinderde doorgang van deze bijzondere treinen. Ander treinverkeer mag pas weer vertrekken wanneer de bijzondere trein al geruime tijd gepasseerd is.¹³⁴ De prioritaire doorgang en de geheimhouding gaan hand in hand: 'In geval van een stilstand mag enkel de stationschef en onderstationschef zich op de sporen bevinden of op het perron rechts van de speciale trein. Enkel het hoofd van manoeuvres zal toegelaten worden wanneer er manoeuvres met de trein uit te voeren zijn'.¹³⁵

(c) Op 22 maart 1944 zal de HVD-Brussel de instructies verder aanscherpen. Alle voorgaande bijzondere maatregelen blijven gewoon behouden, maar er worden een reeks nieuwe toegevoegd. Zo is het vanaf nu ook verboden om andere treinen op een parallel spoor te laten rijden. De bijzondere trein moet nu ook voorafgegaan worden door een *Vorzug*; een verkennende trein die op twaalf à vijftien minuten afstand voorrijdt. Op deze verkennende trein met een 'groepsleider' aanwezig zijn, wellicht een Duitse verantwoordelijke, die moet verzekeren dat de rijweg vrij is. De verkennende voortrein moet uit meerdere wagens bestaan en de laatste wagen moet een soort platform hebben van waarop men de omgeving goed kan overschouwen. Eventueel moet voor de bijzondere trein ook een trein met luchtafweergeschut (*Sonderflakwagen*) rijden: 'Een machinist met Franse (Belgische) spoorkennis moet worden aangewezen om op de speciale wagen voor de locomotief te rijden'.¹³⁶ Wanneer de bijzondere trein in een station halthoudt of doorrijdt, mogen er geen andere treinen aanwezig zijn.¹³⁷ En ook: 'De trein moet worden begeleid door een Duitse verkeersleider. Deze persoon meldt zich bij het hoofd van de veiligheidsdienst

¹³³ 'Cette [Instruction Locale] fixera minutieusement la participation de chaque agent appelé à intervenir dans l'exécution des mesures prescrites, dont aucune ne pourra être abandonnée au hasard. Toutes dispositions nécessaires doivent être prises pour que le caractère confidentiel soit observé' Instructie hoofdinspecteur Marx (Luik) dd. 20 januari 1942 aan het station van Chênée, Idem.

¹³⁴ Nota van de stationschef Chênée dd. 23 januari 1942, Idem.

¹³⁵ 'En cas d'arrêt aucun agent en dehors du chef de station et du sous-chef de station ne pourra se trouver dans les voies ou sur le quai au droit du train spécial. Seul le chef manoeuvre de services sera admis s'il y a des manoeuvres à effectuer au train'. Nota van de stationschef Chênée dd. 23 januari 1942, Idem.

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

¹³⁷ Instructie HVD Brussel nr. 51778 dd. 22 maart 1944, Dossier RW18/4. Richtlijnen für die Abwicklung des Verkehrs von Sonderzügen 1942-1944, Organisation und Geschäftsverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel, Bundesarchiv Freiburg.

van de speciale trein om instructies te ontvangen en kiest zijn plaats in de trein op een geschikte plaats, maar niet in het rijtuig waarin de leidende persoonlijkheden zich bevinden'.¹³⁸ Er moet ook steeds contact zijn tussen de machinist en een opzichter die het traject in de gaten houdt. Het is de EBD die de uitvoering van deze regels moet nagaan en verzekeren. Wat het andere personeel betreft, is deze instructie duidelijk: 'De trein wordt altijd begeleid door dezelfde treinbegeleiders die door de eigen *Reichsbahndienst* in het Reich ter beschikking worden gesteld. Daarnaast moet er een betrouwbare treinbegeleider van de buitenlandse administraties in de trein zijn om de taken van de treinbewaker over te nemen'.¹³⁹ Om misverstanden tussen Duits en Belgisch personeel op deze treinen te vermijden '(...) is door de buitenlandse dienst een tolk ter beschikking te stellen'.¹⁴⁰ Wanneer een bijzondere trein om één of andere reden moet stoppen, 'moet de verkeersleider die de trein begeleidt de Franse (Belgische) verkeersbeambten onmiddellijk opdracht geven aan het achterliggende station te melden dat de trein tot stilstand is gekomen en hoelang de stilstand naar verwachting zal duren'.¹⁴¹ De telecommunicatiemiddelen die op de reisweg voorhanden zijn mogen ook niet worden gebruikt om met externen te communiceren. En tot slot: 'In het bereik van de HVD Brussel moeten de dienstregelingen van alle speciale treinen met en zonder speciale regeling altijd onder 'geheim' worden doorgegeven'.¹⁴² De maatregelen zijn dus bijzonder streng te noemen. De instructies zeggen ook: 'De hoofden van de Franse (Belgische) kantoren worden persoonlijk verantwoordelijk gesteld voor de stipte en veilige uitvoering van de reis'.¹⁴³ Net zoals het zogenaamde 'militaire vervoer', worden de *Sonderzüge* dus met Belgisch personeel onder strikte Duitse controle en begeleiding uitgevoerd. Het Belgische personeel doet dat tot de grens, waar ze worden afgelost door Duits personeel. Door gebrek aan bronnen, is niet mogelijk het aantal *Sonderzüge* in België exact te bepalen. Waarschijnlijk telde de NMBS zelf de *Sonderzüge* mee in haar algemene cijfers over de 'militaire transporten' in Duitse opdracht.

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

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

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

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

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

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

4.1.6. Uit de instructies en de getuigenissen blijkt dat de speciale treinen in principe altijd door Belgisch boordpersoneel wordt uitgevoerd. Dat is logisch in die zin, dat het personeel al vanaf het begin de 'militaire treinen' in Duitse opdracht uitvoert en de NMBS de speciale treinen als een deel daarvan beschouwt. Het lijkt waarschijnlijk dat de NMBS voor deze speciale treinen gebruikmaakt voor een pool van betrouwbare Belgische machinisten. De Duitse instructies leggen ook op dat enkel 'absoluut betrouwbaar' personeel mag gebruikt worden. Het lijkt ook logisch om dit soort speciale transporten toe te vertrouwen aan boordpersoneel waarvan men zeker is dat die de dienst zal uitvoeren. Na de oorlog zou boordpersoneel getuigd hebben dat sommige deportatietreinen door Duits reservepersoneel werd uitgevoerd.¹⁴⁴ Dat lijkt te worden bevestigd door een naoorlogse getuigenis van hoofdinspecteur Lambrecht van Luik die zegt dat er een Duitse reservegroep klaarstond om in te springen wanneer er geen Belgische machinist beschikbaar was: 'In Kinkempois hadden ze bijvoorbeeld een speciale brigade van machinisten en chauffeurs die ze vrij konden gebruiken en waar de Belgische dienst niet aan kon komen'.¹⁴⁵ Maar het lijkt onwaarschijnlijk dat dit Duits personeel beschikbaar was voor eender welk transport. Opnieuw moet worden benadrukt dat in principe enkel machinisten met kennis van een bepaalde lijn ingezet kunnen worden. Deze verklaring kan mogelijk verwijzen naar zogenaamde condensatielocomotieven. Dit zijn speciale stoomlocomotieven die niet zo zichtbaar zijn vanuit de lucht omdat ze geen rookpluim produceren. Dit type locomotieven reed soms ook in België en kon enkel door Duits personeel worden bestuurd omdat Belgisch personeel daarvoor in principe niet was opgeleid.¹⁴⁶ Verder zijn er geen aanwijzingen dat militaire treinen en deportatietreinen door Duits personeel zelf zouden zijn overgenomen in 1942-1944. Integendeel: de instructies benadrukken dat dit de verantwoordelijkheid is van het Belgische personeel. Zo moeten we besluiten dat hoewel niet helemaal 100% uit te sluiten valt dat Duits personeel een deportatietrein overnam, in principe tijdens de bezetting alle deportatietreinen tot aan de Belgische grens door het Belgische NMBS-personeel werden uitgevoerd.

4.1. Besluit: Er bestaat geen formele besluitvorming binnen de NMBS over de uitvoering van de deportatietreinen. Deze worden beschouwd als een deel van de veel ruimere 'militaire transporten in opdracht van de Duitse bezetter', waarvan het bedrijf en de secretarissen-generaal eerder al hebben geaccepteerd dat ze onvermijdelijk zijn. Het grootste deel van de deportatietreinen zijn *Sonderzüge* of

¹⁴⁴ Verklaring van Jos Decelle aan de auteur dd. 8 september 2023.

¹⁴⁵ 'C'est ainsi qu'à Kinkempois, ils avaient une brigade spéciale de machinistes et chauffeurs dont ils pouvaient disposer librement et le service belge ne pouvait pas y toucher'. 'Déclarations recueillies sur la foi du serment (...) ' dd. 20 november 1945, Lambrecht, *Dossier nr. 4645, Paques Victor, Archives de la SNCB. Service du personnel. Dossiers concernant la Deuxième Guerre mondiale*, Rijksarchief.

¹⁴⁶ E-mail Paul Van Heesvelde aan de auteur dd. 2 oktober 2023.

speciale treinen, waarover zo goed als geen archiefbronnen bestaan. Het is zeker dat zo goed als alle deportatietreinen vanuit België tot aan de grens worden uitgevoerd door voor de Duitsers betrouwbaar NMBS-personeel, onder een strikte controle en supervisie van Duitse controleurs en bewakers.

4.2. Politieke gevangenen

4.2.1. Een eerste groep gevangenen die vervoerd wordt met Belgische treinen in Duitse opdracht, zijn de Belgische krijgsgevangenen. Zij worden in 1940 naar Duitsland vervoerd en geleidelijk vanaf later datzelfde jaar ook terug naar België. Dat gebeurt niet met *Sonderzüge* maar valt onder het gewone *Wehrmachtverkehr*, waarschijnlijk omdat krijgsgevangenen onder militaire bevoegdheid vallen.¹⁴⁷ Over de concrete uitvoering weten we weinig. Een personeelsbericht van de NMBS uit februari 1941 roept enkel op om de juiste wagens te gebruiken voor krijgsgevangenenvervoer: 'gesloten wagens met kleine luiken'.¹⁴⁸ Ook dit vervoer wordt dus wellicht (minstens deels) uitgevoerd door de NMBS maar wellicht op kosten van de NMBS zelf, omdat het gaat om klassiek militair vervoer in Duitse opdracht (zie 3.2.1 en 3.2.2).

4.2.2. Het eerste grote transport met politieke gevangenen is de trein op 23 juli 1941 van de citadel van Hoei naar het concentratiekamp van Sachsenhausen, met 244 stakers die zijn opgepakt na de werkonderbrekingen in Noord-Franse steenkoolmijnen.¹⁴⁹ Het bevel van 27 augustus 1941 van Gestapo-chef Heinrich Müller om massaal politieke gevangenen naar Duitsland te brengen is de start van de systematische deportaties. Eind 1941 schakelt de deportatiemachine een versnelling hoger, omdat (a) de Belgische gevangenen vol raken, (b) de Sipo-SD aandringt op zwaardere straffen voor verzetsmensen en (c) het Derde Rijk een groter reservoir aan dwangarbeiders nodig heeft. Het beruchte *Nacht und Nebel* (NN) decreet van 7 december 1941 maakt mogelijk om grote groepen gevangenen zonder individueel *Schutzhaftbefehl* te deporteren. Het legt ook de voorwaarden van de transporten op, inclusief een geheimhouding over de eindbestemming. Er worden in totaal minstens 4895 Belgen als NN-gevangenen gedeporteerd.¹⁵⁰ Het bevel tot deportatie komt van het RSHA uit Berlijn. Voor elke politiek gevangene wordt een '*Transportzettel für eine Beförderung im Gefangenen-Sammelwagen auf Eisenbahnen*' opgemaakt door de bevoegde Duitse autoriteit bij de Sipo-SD.¹⁵¹ Ook wordt een '*Bescheinigung für die*

¹⁴⁷ Merkheft über den Wehrmachtverkehr nach, von und in den besetzten Gebieten im Westen, R 5-ANH. II/87 Reichsverkehrsministerium (Sammlung Kreidler). Betrieb bei den Wehrmachtverkehrsdirektionen Brüssel und Paris 1940 – 1942, Bundesarchiv Berlin.

¹⁴⁸ Avis 15 E. dd. 18 februari 1941, Avis Service E, Arch. NMBS/SNCB.

¹⁴⁹ Dimitri Roden, *Ondankbaar België: de Duitse repressie in de Tweede Wereldoorlog*, Amsterdam, 2018, 175.

¹⁵⁰ Denuit-Somerhausen, Christine, 'Le Décret Nacht Und Nebel de Décembre 1941 et Les Prisonniers Politiques Belges: Une Première Approche.' *Cahiers-Bijdragen XVI*, 1994, 17–40.

¹⁵¹ *Documentatiedossier Jean Verhaegen*, Dienst Archief Oorlogssachtoffers, Rijksarchief.

übernahme des/der Gefangenen' opgemaakt. Deze formulieren reizen mee en zijn als het ware ook een vervoersbewijs. De gepasseerde stations worden nauwkeurig ingevuld met aankomst en vertrek.

4.2.3. De meest betrouwbare richtlijn van het aantal uit België gedeporteerde verzetsmensen is de telling van Patrick Nefors die komt op 16.081.¹⁵² Toch is er nog veel onderzoek nodig om te komen tot een duidelijk totaalbeeld.

Aantal gedeporteerde Belgen in concentratiekampen (niet-volledige lijst)¹⁵³

Naam Concentratiekamp	Aantal Belgen
Buchenwald	5745
Neuengamme	2514
Sachsenhausen	2167
Dora-Mittelbau	2184 (Patrick Moreau schat dat er minstens 2500 Belgen in Dora-Mittelbaum geregistreerd worden) ¹⁵⁴
Dachau	2131
Mauthausen	1932
Ravensbrück	1728
Vught	1526
Flossenbürg	1137
Natzweiler-Struthof	648

Er zijn geen cijfers voor alle kampen en er zitten deels overlappende namen tussen. Een volledig overzicht van de deportatietreinen bestaat niet. Hier volgen enkele specifiekere data voor gekende transporten:

- Op 23 juli 1941 vertrekt een eerste treinkonvooi uit de citadel van Hoei naar het concentratiekamp van Sachsenhausen met 244 stakers.
- Op 22 september 1941 vertrekt een treinkonvooi uit België met ongeveer 250 vooral communistische politieke gevangenen vanuit Breendonk en de citadel in Hoei naar het kamp van Neuengamme.
- Tussen september 1941 en augustus 1942 worden ongeveer 600 gevangenen gedeporteerd uit België. Het gaat om 107 gevangenen uit Breendonk en 150 uit Hoei.
- De 109 aangehouden leden van de verzetsgroep de Zwarte Hand worden uit de gevangenis van Antwerpen op 15 maart 1942 via het centraal station met de trein naar de gevangenis van Sint-Gillis en van Vorst overgebracht. Op

¹⁵² Patrick Nefors, *Camps de concentration*.

¹⁵³ Gie van den Berghe, *Getuigen deel I*, Brussel, 1995.

¹⁵⁴ Patrick Moreau, *Systematiek en Willekeur: het verhaal van de politieke gevangenen uit het arrondissement Mechelen*, Antwerpen, 2003, 61.

- 29 juni 1942 en 18 juli 1942 worden ze in twee groepen via het Luxemburgstation naar de stadsgevangenis van Wuppertal gedeporteerd.¹⁵⁵
- Op 8 mei 1942 vertrekt het eerste konvooi met Belgische gevangenen (waarvan 120 uit Breendonk) naar Mauthausen. Daarna zijn er nog transporten naar Mauthausen uit België op 5 juni, 30 september en 9 november 1942. In totaal worden er op deze vier transporten 393 gevangenen uit Breendonk gedeporteerd.
 - Om de gevangenen van Sint-Gillis en Hoei te ontlasten, worden na november 1943 ook gevangenen in het Nederlandse kamp Vught geïnterneerd.¹⁵⁶ Hiervoor blijft de *Militärverwaltung* bevoegd (het *Sicherheitshaftbefehl* wordt gebruikt). Vanaf maart 1944 zijn het enkel nog de Sipo-SD gevangenen die in Vught opgesloten mogen worden. Er worden in de gevangenis van Hoei naar schatting 6500 gevangenen opgesloten, waarvan ruim een vijfde naar het Nederlandse concentratiekamp van Vught wordt gedeporteerd.¹⁵⁷
 - De bulk van de deportaties van de 5745 gevangenen die uit België in Buchenwald (of één van de commando's) terechtkomen, gebeuren tussen mei en augustus 1944. In de nacht van 5 op 6 mei 1942 vertrekt een transport met 648 mensen uit Breendonk, ongeveer 250 mensen uit Sint-Gillis en ongeveer 100 uit de gevangenis in Antwerpen.¹⁵⁸ In totaal vervoert de trein 967 politieke gevangenen (waaronder 52 niet-Belgen) via Aarlen, Luxemburg, Koblenz, Fulda, Gotha, Erfurt en Weimar naar Buchenwald.¹⁵⁹ Hiervoor worden goederenwagens gebruikt. Op 20 mei 1944 vertrekt het tweede transport naar Buchenwald, ditmaal met 893 gevangenen (waarvan 44 niet-Belgen) uit een reeks kleinere gevangenen. De laatste twee transporten naar Buchenwald vertrekken op 19 juni 1944 (575 gevangenen) en 10 augustus 1944 (827 gevangenen).¹⁶⁰ In totaal worden op enkele maanden tijd 3261 gevangenen (waaronder 3097 Belgen) naar Buchenwald gevoerd in vier transporten. Het eigenlijke kamp Buchenwald fungeert voor de meeste Belgen slechts als een doorgangskamp naar zijkampen of werkkampen. Van de 3261 gevangenen van deze transporten in 1944 komen er tussen de 1651 en 2020 in Dora terecht, en 369 in het commando Blankenburg.¹⁶¹
 - Begin mei 1944 geeft het Duitse militaire bestuur in Brussel op vraag van de Belgische Sipo-SD de toestemming om Belgische gevangenen te ontruimen.¹⁶² Er zal in dat geval plaats voorzien worden in de kampen Natzweiler in de Elzas en in Buchenwald, en voor de vrouwen in Ravensbrück.

¹⁵⁵ Patrick Moreau, *Systematiek en willekeur*, 87.

¹⁵⁶ Dimitri Roden, *Ondankbaar*, 177.

¹⁵⁷ *Idem*, 36.

¹⁵⁸ Peter Scholliers, 'De massale ontruiming van de SS-gevangenen. De transporten van 8 en 23 mei 1944 naar Buchenwald', *Bijdragen tot de Geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog*, VI, 1980, 1, 119-148 (121).

¹⁵⁹ *Idem*.

¹⁶⁰ *Idem*.

¹⁶¹ Patrick Moreau, *Systematiek en Willekeur*, 59.

¹⁶² Peter Scholliers, *De massale ontruiming*.

- Tussen mei 1943 en maart 1944 worden 1800 Nacht und Nebel-gevangenen naar de Emslandläger overgebracht, voor het merendeel Belgen.¹⁶³ Vanaf april 1942, worden de Belgische NN-gevangenen voor het *Sondergericht* in Essen gebracht. De gevangenis van Esterwegen/Papenburg fungeert eerst als NN-kamp. Vanaf maart 1944 is het *Sondergericht* van Oppeln verantwoordelijk voor de NN-gevangenen uit België en Noord-Frankrijk. Eens de Belgen op Duits grondgebied zijn aangekomen, kunnen ze naar verschillende kampen of gevangnissen worden afgeleid. Moreau geeft cijfers van Belgische gevangenen in diverse gevangnissen in Duitsland en Polen.¹⁶⁴ Hij signaleert in zijn werk een reeks kleinere transporten uit België die aankomen in de gevangenis van Gross-Strehlitz. Het gaat onder meer om een transport op 21 april 1944 van dertig personen rechtstreeks uit Brussel¹⁶⁵, een transport op 25 mei 1944 met 80 mensen uit België, en transporten met vrouwelijke gevangenen uit België op 9 april en 25 mei vanuit Luik, op 12 april 1944 uit Brugge en op 12 april 1944 uit Kortrijk. Daarna volgen er nog konvoien vanuit de gevangenis van Sint-Gillis op 10 en 15 mei, en op 1, 4, 7 en 9 juni 1944.¹⁶⁶
- Op 30 augustus 1944 wordt Breendonk ontruimd. Dit gebeurt met autobussen (131 gevangenen worden vervoerd naar het Nederlandse concentratiekamp Vught). Dat leidt tot laatste transporten van Belgische gevangenen uit Vught naar Sachsenhausen. De meeste transporten komen aan op 2 september 1944, met 218 gevangenen.¹⁶⁷
- Eén van de laatste transporten van politieke gevangenen vindt plaats op 30 augustus 1944. De trein wordt samengesteld in het station Antwerpen-Dam. De gevangenen voor deze trein komen van verschillende plekken: naast gevangenen uit de Begijnenstraat in Antwerpen worden vanuit Willebroek vlakbij Breendonk ook minstens 141 gevangenen aangeleverd per trein en vanuit de Nieuwe Wandeling in Gent worden gevangenen aangevoerd per vrachtwagen. Het transport vanuit Antwerpen-Dam vertrekt via Breda in Nederland naar Neuengamme. Maar niet alle politieke gevangenen kunnen uiteindelijk worden gedeporteerd. Begin september 1944 draagt de Duitse bevelhebber van het kamp van Beverlo bijvoorbeeld honderden politieke gevangenen over aan de rijkswacht en het Rode Kruis.

4.2.4. De vele mémoires, correspondentie en getuigenissen van politieke gevangenen besteden zelden aandacht aan het proces van de deportatie zelf. De sporadische en anecdotische informatie geeft toch een algemeen beeld. De gevangenen worden meestal met Belgische vrachtwagens tot aan het station gebracht. De gevangenen worden soms gedeporteerd met rijtuigen van derde klasse, soms met goederenwagens en soms met celwagens. De NMBS beschikt in 1940 over vier celwagens, die voor de Eerste Wereldoorlog door het ministerie van Justitie ter

¹⁶³ Nikolaus Wachsmann, *Hitlers gevangnissen: de rechtsorde in nazi-Duitsland*, Amsterdam/Antwerpen, 2005, 262.

¹⁶⁴ Patrick Moreau, *Systematiek en willekeur*, 46.

¹⁶⁵ Idem, 47.

¹⁶⁶ Idem, 48.

¹⁶⁷ Idem, 48.

beschikking gesteld worden.¹⁶⁸ Deze celwagens met bouwjaar 1903, hebben één centrale gang en telkens 9 cellen aan weerszijden van het gangpad. Ze hebben een capaciteit van 30 gevangenen elk. Onafhankelijk van het type vervoer, zijn er altijd Duitse bewakers aanwezig in de trein. Soms worden celwagens of rijtuigen geïntegreerd in gewone Belgische reizigerstreinen. Die variatie in het vervoer doet vermoeden dat de NMBS bij de planning gebruik maakt van het beschikbare rollend materieel dat ook betrouwbaar en van goede kwaliteit moest zijn. In oktober 1942 schrijft Rulot bijvoorbeeld nog: '(...) De transporten naar het buitenland mogen enkel wagens gebruiken die voldoen aan de internationale voorwaarden (...)'.¹⁶⁹ We kunnen enkel veronderstellen dat, net als bij de Jodentransporten, rijtuigen derde klasse na verloop van tijd steeds meer worden vervangen door goederenwagens, vooral om veiligheidsredenen.

4.3. Verplicht tewerkgesteld

4.3.1. Algemeen: Op 6 maart 1942 wordt de verplichte tewerkstelling in België ingevoerd. De verordening bepaalt dat iedereen in principe verplicht werk toegewezen kan worden in het ambtsgebied van het Duitse militaire bestuur in België en Nord/Pas-de-Calais. Onder deze verordening valt ook verplicht werk in Noord-Frankrijk voor de door Hitler in maart 1942 bevolen *Atlantikwall*. Op 6 oktober 1942 volgt de verplichte tewerkstelling in Duitsland, voor mannen van 18 tot 50 jaar en (aanvankelijk) ook voor vrouwen van 21 tot 35 jaar. De maatregelen worden uitgevoerd door de Duitse *Werbstellen* en het Belgische Rijksarbeidsambt.¹⁷⁰ De *Organisation Todt* (OT) is verantwoordelijk voor de verplichte arbeid in Noord-Frankrijk aan de Atlantikwall. Het Belgische Rijksarbeidsambt en zijn arbeidsbureaus worden overwegend gecontroleerd door Belgische collaborateurs. De archieven van de *Werbstelle* zijn vernietigd (of meegenomen). In de naoorlogse gerechtelijke onderzoeken naar de Belgische arbeidsbureaus wordt nauwelijks aandacht besteed aan de concrete uitvoering van de deportaties. Onze kennis over de deportatie van Belgische dwangarbeiders is zo mogelijk nog gefragmenteerder dan die over politieke gevangenen.

4.3.2. Dwangarbeiders die zich aanmelden: Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen verplicht tewerkgesteld die zich aanmelden na hun oproeping en zij

¹⁶⁸ *Voitures cellulaires: Fiches d'immatriculation 1903*, Arch. NMBS/SNCB. Met dank aan Michel Thiry, vrijwilliger bij de Archief- en Documentatiedienst van de NMBS.

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

¹⁷⁰ PV ondervraging Robert van der Heyden, dd. 3 dec 1945, *Gerechtelijk dossier Arbeidsambt Antwerpen, Pak: '1947-1737-1745 3-4'*, Archief van het militair gerecht, Rijksarchief; 'Mémoire déposé par Evrard', *Gerechtelijk dossier Robert Tourneur, Arbeidsambt Charleroi, Archief van het militair gerecht*, Rijksarchief.

Zie ook: Jean Culot, 'L'exploitation de la main d'oeuvre belge et le problème des réfractaires', in *Cahiers d'Histoire de la Seconde Guerre Mondiale*, 1970; nr. 1, 33-66.

die onderduiken en worden aangehouden. Bij arbeiders die zich zelf melden worden de reiskosten voorgeschoten of terugbetaald.¹⁷¹ De *Organisation Todt* doet dat voor de arbeiders in Noord-Frankrijk.¹⁷² Verplicht tewerkgestelde Belgen die op en neer reizen naar hun werkplek, krijgen een '*Marschbefehl*' zodat ze kosteloos met de trein mogen reizen.¹⁷³ In de praktijk krijgen verplicht tewerkgestelden die pendelen een soort bewijs (een vordering of *réquisitoire*) uitgeschreven door de Belgische arbeidsbureaus met vermelding '*mise au travail*'.¹⁷⁴ De NMBS neemt die kosten dus niet op zich. De betaling voor transporten van dwangarbeiders naar Duitsland wordt georganiseerd en betaald door het Duitse *Mitteuropäische Reisebüro* (MER). Dit reisagentschap regelde de internationale *Sonderzüge* voor verplicht tewerkgestelden en verschafte blijkbaar het budget voor het transport.¹⁷⁵

(a) Dankzij de voorbereidingen in de provincie Luik in de zomer van 1942, weten we meer over de concrete afhandeling. Het verslag van de coördinatievergadering in augustus 1942 zegt: 'Op de dag van vertrek zullen deze asociale waarschijnlijk samenkomen in de bagageruimte van het station van Guillemins. De [Oberfeldkommandantur] zal rechtstreeks contact opnemen met de spoorwegmaatschappij om de nodige lokalen te regelen'.¹⁷⁶ Het verslag toont aan dat de Belgische arbeidsbureaus de lijsten en oproepingen organiseerden, terwijl de Duitse *Werbstellen* bij de (Ober)Feldkommandanturen de zaak praktisch regelden met de NMBS. Wanneer de Duitsers een verzamellokaal in het station bestellen kunnen we veronderstellen dat ze ook het treinstel bestellen via de EBD in Brussel, goedgekeurd door de HVD. Dit toont ook dat treinen voor verplicht tewerkgestelden kort voordien worden besteld. In dit specifieke geval wordt het aantal te deporteren mensen in de latere namiddag van 25 augustus 1942 doorgegeven voor een transport voorzien in de vroege ochtend van 27 augustus.

(b) Individuele verplicht tewerkgestelden kunnen soms via het gewone reizigersverkeer van pendelaars vertrekken. Voor collectieve vertrekken van grote groepen naar Duitsland worden wel *Sonderzüge* besteld. Historicus Frank Seberechts

¹⁷¹ Communicatie A26 s.d. van F.J. Hendriks (Rijksarbeidsambt), *Gerechtigd Dossier Office du Travail Nivelles (doos 225)*, Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.

¹⁷² Directeur Thirion (Arbeidsbureau Luik) aan Oberleutnant Wanke (*Werbstelle*) dd. 25 september 1942, *Gerechtigd Dossier 1412/2/46 Office du Travail Liège Doos 2*, Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief; Document '*Mise au travail à des travaux du littoral*' dd. 13 april 1944, *Gerechtigd Dossier 1412/2/46 Office du Travail Liège Doos 2*, Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.

¹⁷³ Archief Arbeidsambt Nijvel 27 februari 1943, *Gerechtigd Dossier Office du Travail Nivelles (doos 225)*, Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.

¹⁷⁴ Brief Arbeidsbureau Nijvel aan het Rijksarbeidsambt dd. 18 september 1942, *Gerechtigd Dossier Office du Travail Nivelles doos 227*, Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.

¹⁷⁵ Bericht 16 C, dd. 2 maart 1942 - '*Transport sur les lignes belges d'ouvriers engagés soit en Allemagne par l'industrie allemande, soit en France par la Wehrmacht*'. Verschaft aan de auteur door Paul Van Heesvelde.

¹⁷⁶ 'Le rassemblement de ces asociaux, le jour du départ, se fera vraisemblablement à la salle des bagages de la gare des Guillemins, l'[Oberfeldkommandantur] se mettra directement en rapport avec la Société des Chemins de fer, pour disposer du local nécessaire'. PV vergadering 14 augustus 1942 in de OFK van Luik, *Dossier nr. 4262, Delcourt Arthur*, SNCB-RA.

noemt dit *Arbeitssonderzüge*, die helemaal zijn voorbehouden aan verplicht tewerkgestelden.¹⁷⁷ Historicus Frans Selleslag vermeldt dat eens de grote transporten beginnen, het vervoer zelfs wat stroopt. Het probleem ontstaat '(...) doordat de meeste speciale treinen, die normaal voor het transport van de arbeiders moesten dienen, voor het troepentransport werden ingezet'.¹⁷⁸

4.3.3. Werkweigeraars en onderduikers die worden aangehouden zitten in een heel andere situatie. Het lijkt onwaarschijnlijk dat zij de reiskost terugbetaald krijgen. Wellicht wordt hier gebruik gemaakt van het systeem dat niet verschilt met de bestelling van een trein voor het transport van politieke gevangenen. Of er veel bewaking aanwezig is tijdens het transport van dwangarbeiders, is niet duidelijk. De reis naar Noord-Frankrijk wordt in elk geval altijd begeleid door een *Transportführer* van de *Oberzugleitung*.¹⁷⁹ Wellicht zijn wel altijd Duitse begeleiders en bewakers aanwezig, zeker als het om aangehouden werkweigeraars gaat.

4.3.4. Historicus Frank Seberechts stelt dat de eerste terminus op Duitse bodem voor de Belgische arbeiders vaak de stad Aken is.¹⁸⁰ In Aken moeten de arbeiders naar het arbeidsbureau stappen waar ze wat voedsel krijgen en vervolgens worden ingedeeld in groepen naar Noord-Duitsland, Zuid-Duitsland of Berlijn en omgeving. Vanuit Aken vertrekken ze dan met andere treinen naar hun bestemming. De trajecten verschillen te erg om ze helemaal in kaart te brengen. Arbeiders uit het noorden van België, reizen soms via het Nederlandse net.¹⁸¹ Opgemerkt moet worden dat niet alle verplicht tewerkgestelden per trein reizen, maar soms ook met de bus. Zo wordt arbeider Arthur Henderix uit Rijkel met honderdvijftig anderen op 18 juni 1944 van Luik naar Oberhausen gebracht.¹⁸² Hoogstwaarschijnlijk is het gebruik van een bus toch zeer uitzonderlijk en heeft dit alles te maken met het late tijdstip van de oorlog, op een moment dat het Duitse militaire treinverkeer op Belgisch grondgebied opnieuw piekt (zie punt 5.6.1.).

4.3.5. Net als voor andere deportatietreinen, vonden we hier geen sporen van protesten vanuit het personeel. Er is enkel het volgende citaat uit een naoorlogse verklaring van vervoersinspecteur Victor Paques uit Luik: 'Vanaf 31 oktober 1942 vertrok er elke week een trein van de groep naar Duitsland om dwangarbeiders te vervoeren; deze trein werd geladen in Angleur, waar de ongelukkigen die arriveerden vanuit andere lijnen urenlang moesten wachten; degenen uit de regio moesten zich ook enkele uren voor vertrek aanbieden voor controle; er deden zich bijzonder schrijnende taferelen voor. Zodra deze trein vertrok, en ook tijdens de incidenten in december 1942, drong ik erop aan dat de Duitsers deze treinen zouden laten slepen door Duits personeel en niet door Belgisch personeel; ik voerde aan dat het wreed was om deze verplichting op te leggen aan ons personeel die door de gedeporteerden

¹⁷⁷ Frank Seberechts, *Hier gaat alles*, 70.

¹⁷⁸ Frank Selleslagh, *De tewerkstelling*, 64.

¹⁷⁹ Brief Arbeidsbureau Nijvel aan het arbeidsbureau Brugge dd. 17 februari 1943, *Gerechtigd Dossier Office du Travail Nivelles (doos 225)*, Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.

¹⁸⁰ Frank Seberechts, *Hier gaat alles*, 66.

¹⁸¹ Idem, 69.

¹⁸² Idem, 60.

en hun families werden vervloekt; maar de inspanningen van de heren Lambrecht en Fontaine in die zin mochten niet baten'.¹⁸³ We leren dat het gaat om een trein die is opgenomen in de dienstregeling. Het betreft daarom wellicht verplicht tewerkgestelden die zich aanmelden na hun oproepingsbevel. Of werkelijk gevraagd is dat Belgisch personeel van deze opdracht ontheven kan worden kan niet bevestigd worden. Daarom is deze verklaring vooral interessant omwille van de argumentatie die wordt gebruikt. Paques gebruikt niet het argument dat deze opdracht tegen de vaderlandse plicht ingaat. Hij gebruikt enkel morele argumenten: het is schadelijk voor het NMBS-personeel. Ofwel is de inspecteur blind voor het meer fundamentele probleem, ofwel denkt hij dat het morele argument meer effect zal sorteren.

4.4. Joden en Roma (raciaal gedeporteerden)

4.4.1. De anti-Joodse wetgeving in België steunt op 17 Duitse Verordeningen. De Belgische secretarissen-generaal accepteren dat Belgische overheden deze Duitse maatregelen uitvoeren. Het toonaangevende Vast Comité van de Raad van Wetgeving komt tot de vaststelling dat de eerste Duitse anti-Joodse Verordeningen van 28 oktober 1940 ongrondwettelijk zijn, maar dat Belgische overheden ze toch moeten uitvoeren. Volgens de redenering worden de Belgische overheden geconfronteerd met een vorm van opeising, waartegen ze zich niet kunnen verzetten. Die interpretatie steunt op de feitelijke militaire macht van de bezetter. Een zogenaamde 'passieve medewerking' is in die context toegestaan, of liever: onvermijdelijk. Eigenlijk beslist de Belgische nationale overheid hier dat men de administratieve en economische samenwerking in het nationale belang niet op het spel wil zetten om in het verweer te gaan tegen deze anti-Joodse maatregelen. Deze redenering past volledig in de politiek van het minste kwaad en de Galopin-doctrine en ligt dus in de lijn van de houding van de NMBS tegenover het uitvoeren van het Duitse militaire vervoer.

4.4.1. Midden december 1940 wordt een grote groep buitenlanders – overwegend Joden – uit het arrondissement Antwerpen met treinen naar Limburg getransporteerd. De Duitsers baseren zich voor deze maatregel op hun verordening van 12 november van 1940, waardoor ze een verblijfsbeperking aan deze buitenlanders kunnen opleggen. De Antwerpse provincie- en gemeentebesturen en de lokale politie voeren

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

uit. Het transport gebeurt met negen treinen tussen 21 december 1940 en 12 februari 1941.¹⁸⁴ Die treinen rijden vanuit Antwerpen naar Hasselt. De politie brengt deze buitenlanders samen voor een eerste transport, dat mee begeleid wordt door twee Duitse officieren en tien militairen.¹⁸⁵ De daaropvolgende acht transporten worden begeleid door het Vlaamse Rode Kruis en een of twee Antwerpse politiemannen.¹⁸⁶ De eerste trein vertrekt op 21 december 1940 vanuit het Zuidstation in Antwerpen met 212 volwassenen en 24 kinderen naar Sint-Truiden.¹⁸⁷ In de weken erna, volgen geleidelijk gelijkaardige transporten, op 2 januari 1941, 4 januari, 9 januari, 11 januari, 18 januari, 25 januari en 1 februari. Het transport van 1 februari 1941 naar Oostham wordt afgeleid naar Kwaadmechelen omdat er een besmettelijke ziekte heerst onder de gedeporteerden. De tiende trein die gepland was voor 25 februari wordt geannuleerd.

(a) Hoogstwaarschijnlijk worden ook buitenlanders (in hoofdzaak Joden) uit andere provincies naar Limburg overgebracht want er worden uiteindelijk 8609 uitwijzingsbevelen opgesteld, waar nog enkele honderden kinderen bijgeteld moeten worden. Waarschijnlijk worden tussen 2433 (Schram) en 3401 (Seberechts) Joden als gevolg van deze maatregel naar Limburg met de trein overgebracht.¹⁸⁸ Volgens Dorien Styven en Veerle Vanden Daelen wordt 65,74% van deze naar Limburg uitgewezen Joden nadien gedeporteerd naar Auschwitz-Birkenau.¹⁸⁹

(b) De NMBS is hier deel van de ruimere Belgische uitvoering van deze Duitse maatregel. Waarschijnlijk bestellen de Belgische overheden deze treinen zelf. Het zijn immers de provinciale besturen die de operatie coördineren. In het voorjaar van 1941 wijzigt opnieuw het beleid. Nu moeten de Joden verplicht gehuisvest worden in vier steden: Antwerpen, Brussel, Charleroi of Luik. Vanaf maart en april 1941 keren Antwerpse Joden van Limburg terug naar Antwerpen, opnieuw met de trein. Bij deze hele operatie moeten de buitenlandse Joden de reiskaartjes voor hun

¹⁸⁴ Dorien Styven & Veerle Vanden Daelen, 'The "Antwerp specificity". Differences in deportation numbers', in *BTNG/RBHC/JBH*, nr. 1, 2024, paginering nog niet bekend.

¹⁸⁵ Brief van hoofdcommissaris Zwaenepoel aan de procureur des Konings Antwerpen, dd. 25 december 1940, *Dossier nr. 9 Briefwisseling met den Feldkriegsgerichtsrat*, Archief Parket Antwerpen, Rijksarchief.

¹⁸⁶ Idem; Brief van hoofdcommissaris Zwaenepoel aan de procureur des Konings Antwerpen, dd. 25 december 1940, *Dossier nr. 9 Briefwisseling met den Feldkriegsgerichtsrat*, Archief Parket Antwerpen, Rijksarchief.

¹⁸⁷ Frank Seberechts, 'De wegvoeringen naar Limburg: december 1940-augustus 1941', in Rudi van Doorslaer (e.a.), *Gewillig België*, 370-374 (371).

¹⁸⁸ Laurence Schram, 'De 'Joodse' archieven van het Provinciebestuur Antwerpen', in *Les Cahiers de la Mémoire contemporaine*, Brussel, 2002; Frank Seberechts, *De wegvoeringen*, 372.

¹⁸⁹ Dorien Styven & Veerle Vanden Daelen, *The "Antwerp specificity"*.

terugkeer zelf betalen. Indien dat niet lukt, schiet de Commissie voor Openbare Onderstand (COO) het kaartje voor.

4.4.2. Verplichte tewerkstelling van Joden: Een deel van de misleidende verwarring over de uitroeiing, is dat de eerste deportaties van Joden uit België plaatsvinden in het kader van de verplichte tewerkstelling. De Duitse militaire overheid publiceert op 11 maart 1942 een verordening voor de tewerkstelling van Joden, op 8 mei 1942 gevolgd door een uitvoeringsverordening. Deze tewerkstelling zal in de komende maanden gaan overlappen met de deportaties naar Auschwitz-Birkenau.

(a) De verplichte tewerkstelling van Joden wordt georganiseerd door de *Organisation Todt*, de Duitse *Werbestelle* en de Belgische arbeidsbureaus.¹⁹⁰ Ook de Vereniging van Joden in België (VJB) speelt een rol. Op 22 juni 1942 wordt beslist dat de organisatie een 'plaatsingsbureau' zal installeren naast de regionale arbeidsbureaus. Ook wordt onder meer een *Office Juif de Réadaptation et de Placement* (OJRP) opgericht.¹⁹¹ Deze Joodse instellingen contacteren bedrijven en proberen ook opleidingen voor Joodse arbeiders te regelen. De slachtoffers worden dus op een perfide manier mee in het bad getrokken om de verplichte tewerkstelling niet als een bedreiging maar als een kans te zien.

(b) Een klein deel van de opgeroepen Joden wordt in die periode ook tewerkgesteld in België. In Luik worden 1154 Joden na medische proeven geselecteerd voor tewerkstelling en een klein deel wordt tewerkgesteld in ruim 15 grote firma's in de regio en ook in de steenkoolmijnen, terwijl het arbeidsambt in Charleroi na 27 juni 1942 55 Joden plaatst in een werf in Bouffioulx.¹⁹² Tegelijk plaatst het arbeidsambt Luik enkele honderden vrouwen in de FN Herstal fabrieken in Luik.

(c) In totaal 2252 Joden uit België (waarvan ongeveer 2/3^{de} uit Groot-Antwerpen) zullen naar werkkampen van de *Organisation Todt* in onder meer Dannes, Camiers, Condette, Hardelot, les Mazures en Étapes in Noord-Frankrijk gedeporteerd worden. Dat gebeurt met treinen uit Antwerpen op 13 juni, 14 en 18 juli, 5 en 15 augustus en 12 september 1942.

(d) In Antwerpen, moeten 1650 Joden worden opgeroepen voor tewerkstelling in Noord-Frankrijk. Deze oproepen worden door de Antwerpse politie bezorgd. Het bevel vermeldt wel de tewerkstelling voor de OT, maar niet dat het gaat om Noord-Frankrijk. Op 13 juni 1942 vertrekt het eerste transport van het Centraal Station in Antwerpen met 320 Joodse arbeiders (op 367 opgeroepen).¹⁹³ Op 14 en 18 juli

¹⁹⁰ Frank Seberechts, 'Spoliatie en verplichte tewerkstelling', in Rudi Van Doorslaer e.a., *Gewillig België*, 403-479.

¹⁹¹ Thierry Rozenblum, *Une cité si ardente ... Les Juifs de Liège sous l'Occupation (1940-1944)*, Bruxelles, 2010 (93).

¹⁹² Frank Seberechts, *Spoliatie en verplichte tewerkstelling*, 449.

¹⁹³ Idem, 457.

1942 vertrekken uit Antwerpen opnieuw respectievelijk 249 (op 532 opgeroepen) en 292 (of 293, op 1033 opgeroepen) Joden.¹⁹⁴ Op 26 juni 1942 vertrekt het eerste en meteen laatste treintransport uit Brussel met Joden naar de werkkampen in Noord-Frankrijk. Aan boord zijn 'slechts' ca. 86 Joden.¹⁹⁵ Dat transport verloopt niet naar wens, maar de verbeteringen die afgesproken worden zullen nooit meer uitgevoerd worden.¹⁹⁶ Dat men afziet van transporten ligt waarschijnlijk deels aan het feit dat de Brusselse burgemeesters weerstand bieden.¹⁹⁷

(e) Dan is er ook nog een transport uit Charleroi op 31 juli 1942, waarbij maximaal 375 Joden gedeporteerd worden van het station Charleroi-Zuid naar het kamp in Dannes-Camiers.¹⁹⁸ Minstens een deel van deze treinen wordt begeleid door Duitse militairen, want er is bijvoorbeeld de verklaring dat in Doornik één van de Joden die zich meldt voor verplichte tewerkstelling wordt geweigerd door de Duitse officier die het transport begeleidt.¹⁹⁹

(f) Op 3 augustus 1942 – de dag voor het eerste transport naar Auschwitz-Birkenau vanuit Mechelen – vertrekt er nog één laatste transport van Joden naar Noord-Frankrijk vanuit het station Luik-Guillemins.²⁰⁰ Voor dit transport, melden zich slechts 141 op de 250 opgeroepen Joden. Zij worden vanuit het arbeidsbureau naar het station Luik-Guillemins gevoerd waar ze plaatsnemen in een reizigerstrein met rijtuigen derde klasse (die waarschijnlijk voor alle bovenvermelde deze transporten worden gebruikt).²⁰¹ Overigens wordt dit laatste vertrek wel degelijk opgemerkt in de clandestiene pers. *La Libre Belgique* besteedt er op 1 september 1942 aandacht aan: '*quelles scènes atroces!*'.

(g) Vanuit Antwerpen vertrekken de laatste transporten naar Noord-Frankrijk op 5 augustus, 14 augustus en 12 september, met respectievelijk 316, 308 en 40 Joden aan boord. Deze deportaties overlappen chronologisch met de deportaties naar Auschwitz-Birkenau. Alle treinen naar Noord-Frankrijk rijden naar werkkampen aan de Franse kust, meestal het kamp Dannes-Camiers. Enkel de trein uit Antwerpen van 18 juli 1942 rijdt naar Les Mazures.

Van de 12.000 Joden die een 'arbeidsbevel' krijgen dienen er zich uiteindelijk 4023 aan. Specifiek tussen 27 en 31 oktober 1942 worden 2252 mannen naar Noord-

¹⁹⁴ Idem, 458.

¹⁹⁵ Idem, 447.

¹⁹⁶ Sophie Vandepontseele, 'Le travail obligatoire des Juifs en Belgique et dans le Nord de la France', in Jean-Philippe Schreiber et Rudi Van Doorslaer (dir.), *Les Curateurs du ghetto*, 201-205, 229.

¹⁹⁷ Frank Seberechts, *Spoliatie en verplichte tewerkstelling*, 448.

¹⁹⁸ Idem, 455.

¹⁹⁹ Idem, 455.

²⁰⁰ Thierry Rozenblum, *Une cité si ardente*, 96.

²⁰¹ Idem, 97; Interview Michal Wolf (Inv.191), Archief Stichting Auschwitz.

Frankrijk en de Franse Ardennen gevoerd, naar een tiental werkkampen. Daarvan zullen er uiteindelijk 1300 naar Auschwitz-Birkenau gedeporteerd worden via de twee transporten van 31 oktober 1942. Deze dubbeltransporten passeren niet via Mechelen of de Dossinkazerne maar via het station Muizen, vlakbij Mechelen.²⁰² In dit geval, moeten de Joden die deze transporten moeten aanvullen vanuit de Dossinkazerne naar het station van Muizen gaan. De meerderheid van de daarna nog resterende Joodse dwangarbeiders – zoals Joden met de Belgische nationaliteit en zij die met niet-Joden gehuwd waren – worden hetzij via Drancy gedeporteerd in de lente van 1944 of bevrijd in Frankrijk in Augustus 1944.²⁰³

4.4.3. De deportaties naar Auschwitz-Birkenau worden in het voorjaar van 1942 in het grootste geheim voorbereid. Op een vergadering van 4 maart 1942 in Berlijn krijgt Kurt Asche, hoofd van het referaat Joodse aangelegenheden bij de Sipo-SD in Brussel, te horen dat de Joden uit België naar Auschwitz-Birkenau moeten worden gedeporteerd. De invoering van de gele Jodenster in België in mei 1942 maakt deel uit van dat proces. Op een vergadering van 11 juni 1942 in Berlijn, geeft Adolf Eichmann de eerste quota aan de verantwoordelijken van de SS voor België, Frankrijk en Nederland. Voor België moeten in eerste instantie 10.000 Joden worden gedeporteerd. Tijdens deze vergadering wordt gezegd dat het transportmaterieel voor België nog moet worden 'opgelost'. Er wordt voorzien dat er tien treinen nodig zijn voor de 10.000 Joden, waarvan er vanaf 13 juli 1942 drie per week zouden moeten vertrekken.²⁰⁴ De coördinatie en bevelvoering van de deportatie- en uitroeiingsoperatie gebeurt door het RSHA en in België door de afdeling Joodse aangelegenheden van de Sipo-SD in Brussel. Ook de VJB wordt voor de praktische uitvoering ingeschakeld.

4.4.4. Als verzamelplek wordt de Dossin Kazerne in Mechelen gekozen. Naast de centrale ligging heeft deze plaats ook het voordeel van een verbindingsspoor naar het Keerdok in Mechelen, dat gebruikt werd voor het ophalen van bulkgoederen en dat rechtstreeks toegang geeft tot het Belgische spoorwegennet. Eind juli 1942 worden de eerste Joden opgeroepen zich met een *Arbeitseinsatzbefehl* getekend door de Sipo-SD maar afgeleverd door de VJB te melden in de Dossinkazerne.²⁰⁵ Uitleg waarom de verzamelplek veranderd is, wordt niet gegeven. De officiële reden blijft: zich aanmelden voor vertrek naar een werkkamp in Duitsland. De eerste Joden melden zich in Dossin op 27 juli 1942. Het eerste transport naar Auschwitz-Birkenau vertrekt op 4 augustus 1942.

4.4.5. De steekkaarten van Joden in België die de Sipo-SD samenstelt, zullen uiteindelijk 58.186 namen bevatten. Daarvan worden uiteindelijk 25.490 Joden

²⁰² Laurence Schram, *Dossin*, 230.

²⁰³ Dorien Styven en Veerle Vanden Daelen, *The "Antwerp specificity" (...)*.

²⁰⁴ Hilberg Raul, *Sonderzüge nach Auschwitz*, Mainz, 1981.

²⁰⁵ Thierry Rozenblum, *Une cité si ardente*, 95-96.

gedeporteerd naar Auschwitz-Birkenau. Ruim 9500 van hen worden tewerkgesteld terwijl de overigen meteen worden vermoord.²⁰⁶ Van deze 9500 zijn er in 1945 nog slechts 1257 mensen in leven.

Tabel dodentransporten

1	4 augustus 1942	999 mensen aan boord (waarvan 832 zich aangemeld met een oproepingsbevel). Eén persoon ontsnapt, maar wordt weer opgepakt en gedeporteerd.
2	11 augustus 1942	1000 mensen, waarvan 839 aangemeld met een oproepingsbevel.
3	15 augustus 1942	1000 mensen, waarvan 739 aangemeld met een oproepingsbevel.
4	18 augustus 1942	999 mensen, waarvan 124 aangemeld met een oproepingsbevel. Eén persoon ontsnapt maar wordt weer opgepakt en gedeporteerd.
5	25 augustus 1942	996 mensen, waarvan 487 aangemeld met een oproepingsbevel.
6	29 augustus 1942	1000 mensen, waarvan 823 aangemeld met een oproepingsbevel.
7	1 september 1942	1000 mensen, waarvan 73 aangemeld met een oproepingsbevel.
8	8 september 1942	1000 mensen, waarvan 107 aangemeld met een oproepingsbevel.
9	12 september 1942	1000 mensen, niemand heeft zich aangemeld met een oproepingsbevel. Vanaf nu zal niemand zich nog aanmelden met dat bevel: iedereen is vanaf nu dus aangehouden.
10	15 september 1942	1047 mensen
11	26 september 1942	1742 mensen
12	10 oktober 1942	1000 mensen. Twee mensen ontsnappen.

²⁰⁶ Laurence Schram, *Dossin. Wachtkamer van Auschwitz*, Brussel, 2018, 9.

13	10 oktober 1942	681 mensen. Zes mensen ontsnappen.
14	24 oktober 1942	998 mensen, van wie er drie ontsnappen.
15	24 oktober 1942	477 mensen. Drie mensen ontsnappen; een ervan wordt weer aangehouden en gedeporteerd
16	31 oktober 1942	1000 mensen, 183 mensen ontsnappen, 70 worden opnieuw aangehouden en gedeporteerd.
17	31 oktober 1942	938 mensen. 64 mensen ontsnappen, 31 ervan worden weer aangehouden en gedeporteerd.
18	15 januari 1943	945 mensen komen aan. 52 mensen ontsnappen, 22 van hen worden weer aangehouden en gedeporteerd.
19	15 januari 1943	612 mensen komen aan. 15 mensen ontsnappen, 5 van hen worden weer aangehouden en gedeporteerd.
20	19 april 1943	1395 mensen komen aan. 236 mensen ontsnappen, 26 van hen worden neergeschoten en 90 van hen worden weer aangehouden en gedeporteerd.
21	31 juli 1943	1553 mensen komen aan. Negen mensen ontsnappen, vier worden neergeschoten en twee mensen worden opnieuw aangehouden en gedeporteerd.
22A	20 september 1943	632 mensen komen aan. Acht mensen ontsnappen, drie van hen worden aangehouden en gedeporteerd.
22B	20 september 1943	793 mensen komen aan. Eén persoon ontsnapt.
23	15 januari 1944	654 mensen komen aan. Vijf mensen ontsnappen, vier van hen worden weer

		opgepakt en gedeporteerd en de vijfde wordt gedood.
Z-Transport (Zigeuner Transport)	15 januari 1944	352 mensen (Roma) vertrekken. Eén persoon sterft aan boord.
24	4 april 1944	624 mensen komen aan. Twee mensen ontsnappen, maar worden weer opgepakt en gedeporteerd.
25	19 mei 1944	508 mensen komen aan.
26	31 juli 1944	563 mensen komen aan.

(a) Maar liefst zeventien transporten vinden plaats tijdens de eerste maanden: tussen het eerste transport op 4 augustus 1942 en het laatste transport van 1942 op 31 oktober. Men maakt in de zomer van 1942 gebruik van grootschalige razzia's, vier in Antwerpen en één in Brussel.

(b) Er zijn in totaal 586 ontsnappingen (sommige mensen ontsnappen meerdere malen) waarvan 31 slachtoffers worden neergeschoten en 233 opnieuw worden gedeporteerd (322 mensen kunnen dus werkelijk ontsnappen).²⁰⁷

(c) Het feit dat in het 16^{de} en 17^{de} transport – beiden op 31 oktober 1942 – zoveel mensen ontsnappen, heeft hoogstwaarschijnlijk te maken met het feit dat het hier voor een groot deel gaat om de tewerkgestelde Joodse mannen in Noord-Frankrijk. Zij worden vanuit Dannes-Camiers eerst naar Mechelen gedeporteerd met rijtuigen derde klasse, waarna er rijtuigen in de Dossin Kazerne worden toegevoegd. Onder de mannen van het kamp Dannes-Camiers circuleren geruchten over de mogelijk fatale eindbestemming van de transporten naar het oosten. Bovendien gaat het hier om mannen wiens familie niet bij hen in de trein zit. Zij beschikken dus over zowel het profiel als de motivatie om actie te ondernemen.

(d) Met het tweede dubbelkonvooi van 31 oktober 1942, waarbij ook de Joodse OT-arbeiders uit Noord-Frankrijk worden opgenomen, zijn er minder dan 17.000 Joden gedeporteerd terwijl het vooropgestelde doel op dat moment 20.000 was. Na de laatste grote razzia in Luik van 25 september 1942 gaat men over tot individuele

²⁰⁷ Laurence Schram, *Dossin*, 30-33.

aanhoudingen. Die worden in hoofdzaak uitgevoerd door de Duitse politiediensten met behulp van Belgische collaborateurs.²⁰⁸

(e) Uiteindelijk kan ongeveer de helft van de Joden die in 1940 geregistreerd is aan deportaties ontsnappen, wat betekent dat na de zomer van 1942 ongeveer 15.000 Joden ofwel kunnen onderduiken in België, België ontvluchten of zelfs in de legaliteit overleven. Nationaliteit heeft een grote impact op de overlevingskansen: ongeveer 75% van de Joden met de Belgische nationaliteit kan overleven terwijl dat bij de andere nationaliteiten maar 50% is. De Belgische Joden zijn lang vrijgesteld van deportatie en worden pas op 20 september 1943 gedeporteerd.

4.4.6. De Dossinkazerne is als *SS-Sammellager* een soort 'verzamelkamp'. Eens het kampbestuur vaststelt dat er voldoende gevangenen aanwezig zijn, wordt de Sipo-SD in Brussel op de hoogte gesteld. Op die manier volgt het ritme van de transporten het ritme van de aanmeldingen en later de aanhoudingen. Het hoofd het van referaat Joodse Zaken van de Sipo-SD Kurt Asche informeert daarop zijn oversten bij het RSHA in Berlijn die een datum van vertrek bevestigen.²⁰⁹ De Brusselse afdeling Joodse Zaken bestelt na de bevestiging van het RSHA de *Sonderzug* bij de EBD-Brussel.²¹⁰ Het kampbestuur zelf wordt pas twee tot vier dagen op voorhand gewaarschuwd: net genoeg tijd om een repetitie te organiseren met de gevangenen, om het proces van instappen efficiënt te laten gebeuren.²¹¹ Het laatste treintransport vanuit Dossin vertrek op 31 juli 1944 met 563 mensen. De mensen die daarna nog worden binnengebracht zullen niet meer gedeporteerd worden. De kampleiding vlucht weg in de nacht van 3 op 4 september 1944 en laten minstens 550 mensen in de Kazerne achter.

4.4.7. Het gaat om een reis van circa twaalfhonderd kilometer die twee tot drie dagen in beslag neemt. De Joden op deze treinen bevinden zich niet in een situatie van *Schutzhaft* (RSHA) of *Sicherheitshaft* (Militaire overheid). De Joden en Roma in de Dossin kazerne, of ze zich nu aangemeld hebben of zijn aangehouden, vallen niet onder een aanhoudingsbevel. Er is dus geen gerechtelijke procedure met een uitspraak zoals dat vaak (niet altijd) wel het geval is bij politieke gevangenen of een wettelijk kader zoals bij de verplicht tewerkgestelden.

(a) De transporten van Joden, Roma en Sinti worden met de code 'Da' aangeduid. De code 'Da' is de internationale code die ook in andere bezette gebieden wordt gebruikt voor de transporten van Joden en soms ook van Roma en Sinti. De code staat wellicht voor 'Deutsche Aussiedler' of mogelijk ook 'Durchgangszug für

²⁰⁸ Insa Meinen, *De Shoah in België*, Antwerpen, 2011, 242.

²⁰⁹ Marc Michiels en Mark van den Wijngaert, *Het XXste transport naar Auschwitz. Ongelijke strijd op leven en dood*, Antwerpen, 2019, 117.

²¹⁰ Marion Schreiber en Jan Gielkens, *Stille rebellen: de overval op deportatietrein nr. 20 naar Auschwitz*, Amsterdam/Antwerpen, 2001, 87.

²¹¹ Laurence Schram, *Dossin*, 43.

Aussiedler' (Aussiedler betekent emigranten of uitwijkelingen).²¹² De generieke term 'Aussiedler' illustreert uiteraard de geheimhouding die men wil creëren. Het bijzonder ongevalsverslag in dit dossier heeft het over 'Jodenvervoer Mechelen Nekkerspoel – Deutschland via Visé'.²¹³

(b) De treinen worden bewaakt door tussen de vijftien en twintig leden van de Duitse Schutzpolizei.²¹⁴ Enkele dagen voor een transport zal vertrekken, komt deze lokale politie uit Duitsland in de Dossin kazerne aan. Als gevolg van het tegenhouden van het 20^{ste} transport, wordt vanaf het 21^{ste} transport (dat van 31 juli 1942) de bewaking versterkt. Twee werknemers van de Jodenafdeling van de Brusselse Sipo-SD (Siegburg en Nolle) begeleiden vanaf nu de transporten, tot de stad Aken.²¹⁵ Ook enkele Vlaamse collaborateurs zouden de transporten tot Aken mee begeleiden.²¹⁶

(c) Voor de eerste 19 konvoien worden reizigersrijtuigen van de derde klasse gebruikt. Dat zijn dus rijtuigen met een minimum aan comfort: ze hebben zitbanken, ramen en een treeplank. Omwille van het relatief hoge aantal ontsnappingen (met name 327) wordt overgeschakeld op goederenwagens.²¹⁷

(d) De eerste transporten vertrekken nog niet vanop het treinspoor dat langs de Dossinkazerne loopt maar wel vanuit het station van Mechelen of van Muizen (nabij Mechelen). De Joodse geïnterneerden worden daarom per vrachtwagen en soms te voet naar het station van Mechelen gebracht.²¹⁸ Het vertrek vanuit Muizen heeft mogelijk te maken met het feit dat het 16^{de} en 17^{de} konvooi tewerkgestelde Joden uit Noord-Frankrijk deporteert, en deze treinen passeren via Muizen en niet via de Dossinkazerne.²¹⁹ In Muizen bevindt zich ook het dichtstbijzijnde rangeerterrein bij Mechelen. Het duurt blijkbaar enkele maanden om vast te stellen dat vele honderden mensen vervoeren naar een station in de buurt niet efficiënt is, waarna de Sipo-SD de NMBS expliciet opdraagt de treinstellen direct aan de Dossinkazerne klaar te zetten.

²¹² En dus niet 'Deutsche Arbeitseinsatz' zoals werd gespeculeerd in: Nico Wouters, *Het transport van de Joden*. Zie: Andreas Engwert & Susanne Kill (Hrsg.), *Sonderzüge*, 48-49 en informatie bezorgd aan de auteur door Paul Van Heesvelde dd. 15 oktober 2023.

²¹³ Nota Groepsdirectie Ongevallen aan Rulot dd. 23 april 1943, Dossier nr. 308 (A1052/43) dd. 27 april 1943, *Dossiers 727-2729 Sabotages 1943*, Ach. NMBS/SNCB.

²¹⁴ Marion Schreiber en Jan Gielkens, *Stille rebellen*, 177; Verklaring van Otto Siegburg aan de Substituut van de Krijgsauditeur dd. 15 augustus 1948 (document nr. 98), *Gerechtigd Dossier Otto Siegburg dossier II/A, Archief Militair Gerecht*, Rijksarchief.

²¹⁵ PV ondervraging Hans Berlin dd. 13 februari 1948 (doc. nr. 23), *Gerechtigd Dossier Otto Siegburg dossier II/A, Archief Militair Gerecht*, Rijksarchief.

²¹⁶ Marie-Anne Weisers, *La justice belge, les bourreaux allemands et la Shoah*, Bruxelles, 2020, 178-181.

²¹⁷ Laurence Schram, *Dossin*, 43.

²¹⁸ Idem, 44.

²¹⁹ Idem, 230.

4.4.8. Het meest gebruikte traject op Belgisch grondgebied verloopt van Mechelen naar Boortmeerbeek, Wespelaar, Wijgmaal, Leuven, Boutersem, Tienen, Landen, Borgworm, Ans, Luik-Guillemins, Verviers, Welkenraedt, Astenet en zo naar Aken.²²⁰ Het traject is niet voor elk transport met zekerheid gereconstrueerd en we weten dat het traject wijzigt.²²¹

(a) Het eerste transport komt waarschijnlijk via Wezet (Visé) en verloopt zo wellicht via Sint-Truiden en Tongeren, boven Luik.²²²

(b) Diverse daaropvolgende transporten passeren wel via Luik-Guillemins naar Welkenraedt en Astenet. Het dubbele 14^{de} en 15^{de} transport volgt het traject boven Luik via Leuven naar Sint-Truiden, Tongeren, Wezet en Remersdaal naar Aken.²²³

(c) Het befaamde 20^{ste} transport neemt diezelfde route: via Muizen, Boortmeerbeek, Leuven, Boutersem, Tienen, Drieslinter, Sint-Truiden, Kuttekoven, Borgloon, Tongeren, Wezet en Remersdaal en naar Aken.

(d) Het 22^{ste} Jodentransport neemt wellicht om veiligheidsredenen na het incident met het 20^{ste} transport een noordelijke omweg. Het 22^{ste} transport gaat na Boortmeerbeek naar Haacht en Rotselaar en zo door naar Hasselt en Bilzen om via Maastricht in Nederland verder door te rijden naar Duitsland.²²⁴ Deze treinen vertrekken vanaf nu 's ochtends vroeg en rijden overdag.

(e) Enkele van de laatste konvoien nemen ook een Nederlandse route. Dat geldt in elk geval voor het 26^{ste} konvooi dat via Nederland naar Vught en zo naar het kamp Westerbork in het noorden rijdt, om dan via Bremen, Maagdenburg, Leipzig en Görlitz naar Auschwitz verder te gaan.²²⁵ In het Nederlandse Westerbork worden 691 Joden en 245 Roma aan dit transport toegevoegd.

4.4.9. Tijdens het Interbellum leven er maximaal 400 Roma in België.²²⁶ De meeste Roma worden in de Dossinkazerne afgeleverd tussen november 1943 en januari 1944 en worden gedeporteerd met het 'Z-transport' van 15 januari 1944. De aparte wagens met 352 Roma worden aan het 23^{ste} transport met Joden gekoppeld zodat ze één treinstel vormen. Het gaat naar schatting om 70% van de volledige

²²⁰ En dan verder naar Eschweiler, Düren, Ehrenfeld, Keulen, Wuppertal, Hagen, Soest, Lippstadt, Paderborn, Kassel, Eisenach, Erfurt, Leipzig, Dresden, Görlitz, Bunzlau, Liegnitz, Breslau, Oppeln, Kattowitz en Auschwitz. Laurence Schram, *Dossin*, 45.

²²¹ Idem, 45.

²²² Idem, 45.

²²³ Idem, 46.

²²⁴ Idem, 48.

²²⁵ Idem, 49.

²²⁶ Lydia Chagoll en José Gotovitch, 'Zigeuners': Sinti en Roma onder het hakenkruis, Antwerpen, 2008; Frank Seberechts, 'Uit welke reden is het dat wij verjacht worden?' *De vervolging van de zigeners in België in de eerste helft van de twintigste eeuw*, Brussel, rapport van het CegeSoma, 2008.

'Zigeunerpopulatie' van België en Noord-Frankrijk. Dit is het grootste individuele 'Zigeunertransport' in Europa tijdens de Tweede Wereldoorlog.²²⁷

4.4.10. De overige Z-transporten: Ook de 218 Joden van met Duitsland bevriende naties worden gedeporteerd met speciale treinen met deze codeletter 'Z'. Het gaat om Hongaarse, Turkse en Spaanse Joden die door de bevriende status van hun land met het Derde Rijk worden beschermd tegen directe uitroeiing.²²⁸ Het vervoer gebeurt met rijtuigen derde klasse.²²⁹ Eén van deze aparte 'Z-transporten' vertrekt op 13 december 1943, met 132 Joden. De 64 vrouwen en kinderen gaan naar Ravensbrück en de 68 mannen naar Buchenwald. De trein vertrekt niet uit Mechelen maar uit het Brusselse noordstation.²³⁰ Ook dit transport gebeurt met rijtuigen derde klasse.²³¹ Van deze Joden, zullen 75 overleven. Op 19 april 1944 worden 14 Hongaarse Joden gedeporteerd in een 'Z-transport' naar Bergen-Belsen. Na een verblijf van drie tot vier weken worden ze alsnog naar Auschwitz-Birkenau gedeporteerd, waar vier mensen zullen overleven. De overgebleven 72 Joden worden gedeporteerd op 23 februari 1944 (29 mensen) en 20 juni 1944 (43 mensen) naar het Franse kamp in Vittel.²³² Dit transport wordt aangeduid met een letter 'E' wat verwijst naar politieke gevangenen die men via diplomatieke betrekkingen wil ruilen met Duitse krijgsgevangenen.²³³

Net zoals bij de politieke gevangenen, wordt gevarieerd in trajecten en rollend materieel waarbij er wel een evolutie is van het gebruik van rijtuigen derde klasse naar beter beveiligde goederenwagens.

4.4.11. Lessen uit het 20^{ste} transport: De sabotageactie tegen het 20^{ste} Jodentransport van is vandaag een iconische gebeurtenis in onze collectieve herinnering. Het is dan ook een unieke gebeurtenis van een niet te onderschatten symbolisch belang.²³⁴ Door de unieke actie van drie jonge verzetsleden (Youra Livchitz, Jean Franklemon en Robert Maistriau) bleven over dit transport ook meer bronnen bewaard.²³⁵ Hierdoor is het Belgische boordpersoneel geïdentificeerd: machinist August Buvens, stoker Dessent en hoofdwachter Emiel Cammaerts van Muizen voor het eerste deel van het traject²³⁶ en machinist Albert Dumon vanaf Tienen tot Tongeren.²³⁷ In het kader van

²²⁷ Laurence Schram, *Dossin*, 279-282.

²²⁸ Idem, 26.

²²⁹ Interview Nina Ariel (Inv. 24), Archief Stichting Auschwitz.

²³⁰ Laurence Schram, *Dossin*, 28.

²³¹ Marie-Anne Weisers, *La justice belge*, 180.

²³² Laurence Schram, *Dossin*, 26.

²³³ Idem, 30.

²³⁴ Daniel Weyssow, Jo Struyven, Roland Baumann, *Paysages d'évasion du XXe convois*, Bruxelles, 2023.

²³⁵ Nota Groepsdirectie Ongevallen aan Rulot dd. 23 april 1943, bestand nr. 308 (A1052/43) dd. 27 april 1943, *Dossiers 727-2729 Sabotages 1943*, Arch. NMBS/SNCB;

²³⁶ Idem.

²³⁷ Rapport d'une enquête faite le 17/03/1976 par HDB chez Albert Dumon concernant le XXe convoi des Israélites déportés de Malines (AOS-AVG-R.497/Tr.263412).

de vragen naar de uitvoering van de deportaties kunnen we drie bijkomende opmerkingen maken.

(a) Deze actie toont de moeilijkheden van het saboteren en tegenhouden van een deportatietrein. De Gewapende Partizanen²³⁸ en de Groep G²³⁹, verzetsorganisaties gespecialiseerd in sabotages en gewapende aanslagen, wijzen de actie af wegens te gevaarlijk. Ook de Mouvement National Belge sprak zich in die zin uit.²⁴⁰ De drie verzetsleden overleven waarschijnlijk enkel omdat de Duitsers veronderstellen dat zij een groter Partizanencommando voor zich hebben. De drie verzetsmensen kunnen zeventien mensen bevrijden (hoewel 219 mensen nadien zelf uit de rijdende trein springen). Elk gered persoon is natuurlijk een succes, maar het relatief beperkte aantal toont hoe moeilijk het is om onder Duits vuur treinwagens te openen om grote hoeveelheden mensen te laten ontsnappen.

b) De tweede opmerking betreft het Belgische personeel. De machinist Dumon wordt in 1976 ondervraagd over zijn rol bij het transport.²⁴¹ Op dat moment, wordt de machinist bijna nog in een verzetscontext geplaatst. Er wordt onder meer benadrukt dat hij als machinist trager zou gereden hebben om mensen de mogelijkheid te geven te ontsnappen. Op dat moment worden meer relevante vragen niet gesteld, zoals: waarom werd hij gekozen voor een opdracht waarvoor de Duitsers 'absoluut betrouwbaar' personeel nodig hadden, voerde hij meer van dit soort opdrachten uit, kon hij deze opdrachten niet weigeren, bestond er een groep van 'betrouwbare' machinisten voor dit soort opdrachten? Dit zijn vragen die ons vandaag evident lijken voor een machinist van een Jodentransport. Het illustreert vooral dat zelfs in 1976 er geen bewustzijn aanwezig is om eventuele verantwoordelijkheden van Belgisch personeel te problematiseren.²⁴²

c) De stilstand van het 20^{ste} Jodentransport op 19 april 1943 door de actie van drie verzetsmensen vond hoogstwaarschijnlijk niet plaats tussen Boortmeerbeek en Haacht, op de plek waar we al decennia denken dat deze trein stilstond en waar vandaag ook een herdenkingsmonument staat. In het kader van dit onderzoek werd

²³⁸ Maxime Steinberg en Laurence Schram, *Transport XX Malines-Auschwitz*, Bruxelles, 2008, 13-16; Marion Schreiber en Jan Gielkens, *Stille rebellen*, 188; *Offipresse*, nr. 15 dd. 10 augustus 1945, Dienst Archieven Oorlogsslachtoffers, Rijksarchief.

²³⁹ Maxime Steinberg en Laurence Schram, *Transport XX*, 13-16; Marion Schreiber en Jan Gielkens, *Stille rebellen*, 191.

²⁴⁰ *Rapport d'une enquête faite le 19/09/1972 par HDB auprès de Monsieur Vandepoel au local du M.N.B. à Saint-Gilles. Actions en vue de provoquer l'évasion des Juifs appartenant au XXe convoi*, Dienst Archieven Oorlogsslachtoffers/Rijksarchief.

²⁴¹ *Rapport d'une enquête faite le 17/03/1976 par HDB chez Albert Dumon concernant le XXe convoi des Israélites déportés de Malines (AOS-AVG-R.497/Tr.263412)*, Dienst Archieven Oorlogsslachtoffers/Rijksarchief.

²⁴² Voor de evolutie van dat bewustzijn: Lieven Saerens, 'Van vergeten naar gegeerd. Dossin en de Joodse herinnering', in *BTNG XLII*, 2012, 2-3, 138-169.

het bijzonder ongevalsverslag gevonden dat na de feiten werd opgemaakt.²⁴³ Dit verslag plaatst de gedwongen stilstand precies tussen de blokpost van Wespelaar-Tildonk en Hambos, enkele kilometers voorbij Boortmeerbeek. Het blijkt dat de vele naoorlogse verklaringen van de betrokken verzetsmensen en de bevrijde slachtoffers nooit een duidelijke plaatsbepaling geven. Hoewel door bepaalde tegenstrijdigheden in de officiële documenten zeker twijfel kan bestaan, is het zeer waarschijnlijk dat de plaats van stilstand niet overeenkomt met het huidige herdenkingsmonument.

4.4.12. Protest: Tegen de transporten zelf wordt door Belgische overheden zo goed als niet geprotesteerd. Een uitzondering is het protest van de Belgische secretaris-generaal van Justitie Gaston Schuind die op 14 en 16 april 1943 protest aantekent bij de *Militärverwaltung* over het geplande 20^{ste} transport uit de Dossinkazerne.²⁴⁴ Hij protesteert tegen het feit dat jonge kinderen en oude mensen gedeporteerd gaan worden: 'Humanitaire redenen van een hogere orde nopen mij uw aandacht te vestigen op de problemen van het vervoer van deze personen (...). Deze oude mensen kunnen naar alle waarschijnlijkheid niet voor de arbeid in Duitsland worden gebruikt. Onder deze omstandigheden is er geen duidelijke reden hen naar het oosten te sturen'.²⁴⁵ Minstens één secretaris-generaal is zich dus bewust van het problematische karakter van deze deportaties. Het leidt niet tot een interventie van zijn collega secretaris-generaal Claeys bij de NMBS zelf.

4.4.13. Schoonmaak van de wagens: Een indirecte verwijzing naar de transporten vinden we mogelijk in de overeenkomst tussen de NMBS en het ministerie van Binnenlandse Zaken (administratie Volksgezondheid) om de treinen uit het oosten te ontsmetten.²⁴⁶ Tijdens de zomer van 1944 moeten deze wagens ontsmet worden in de stations van Bressoux (Luik) en van Schijnpoort en Dokken (Antwerpen). De ontsmetting gebeurt door medisch personeel van het ministerie; de daaropvolgende schoonmaak door het personeel van de NMBS. Het gaat om '(...) het wassen van de wagens, het weghalen van het stro, enz.....'.²⁴⁷ Dit kan niet bewezen worden, maar dit is mogelijk een bureaucratisch spoor van de transporten van Joden of van politieke gevangenen. Het gaat om wagens die terugkeren uit het 'oosten', er is de melding

²⁴³ Dossier nr. 308 (A1052/43) dd. 27 april 1943, *Dossiers 727-2729 Sabotages 1943*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁴⁴ Marion Schreiber en Jan Gielkens, *Stille rebellen* 218-219.

²⁴⁵ Zoals geciteerd in: Marion Schreiber en Jan Gielkens, *Stille rebellen*, 219.

²⁴⁶ Op 15 september 1942 was over dat thema al eens een algemeen bericht aan het personeel verzonden. Bericht E38, 15 september 1942, P. 52-53, Livre d'ordres 1940-1944, Dossier nr. 46 'législation, généralités', *Archives de la SNCB – Service du Personnel. Dossiers concernant la Deuxième Guerre Mondiale*, Rijksarchief.

²⁴⁷ 'lavage des wagens, enlèvement de la paille, etc.....' Dispositions exécutoires administration de la Sante Publique dd. 6 juli 1943, Dossier 765. *Beleidsdocumenten NMBS tijdens de Tweede Wereldoorlog*, Arch. NMBS/SNCB.

van het stro en van een hygiënisch risico. Er is dus een levende lading mee vervoerd naar het oosten en dat zijn meer dan waarschijnlijk mensen.²⁴⁸

4.4.14. Belgische locomotieven bij Auschwitz: Er zijn zes technische locomotiefschriften bewaard door een technisch sectorhoofd die ze na de oorlog doorgeeft aan de familie van een collega. Het betreft technische schriften van *Abgabelokomotive* en *Leihlokomotive* die door de NMBS aan de *Reichsbahn* worden overgedragen. Het gaat om zes locomotieven van het type 81 (G8), gebouwd voor zware ladingen.²⁴⁹ Een eerste interessante locomotief draagt het nummer 8564 en komt uit de werkplaats in Jemelle en de stelplaats van Ronet (vlakbij Namen). Deze machine wordt op 16 juni 1942 overgedragen aan de *Reichsbahn*. De locomotief wordt ruim een jaar later, op 19 augustus 1943, ingeschreven in de technische afdeling van de werkplaats in Gleiwitz. In deze plaats bevinden zich enkele buitenkampen van Auschwitz-Birkenau. Met name in Gleiwitz I, worden gevangenen ingeschakeld in het herstel van treinen in opdracht van de *Reichsbahnausbesserungswerk* (RAW). Op het formulier van de inschrijving staat vermeld: '*An Bahnbetriebswerk: Auschwitz*'.²⁵⁰ In de tweede helft van 1942 en het voorjaar van 1943 worden aan deze locomotief onderhoudswerken uitgevoerd in Kattowitz (Kattowice) in Polen, een stad op ongeveer 40 kilometer van Auschwitz. Een gelijkaardig technisch schrift werd bewaard van locomotief nr. 8254. Het gaat hier om een *Leihlokomotive* uit Luik, stelplaats Renory.²⁵¹ De trein komt op 3 mei 1942 aan in Renory en wordt vermoedelijk kort daarna aan de Duitse *Reichsbahn* overgedragen. Deze trein wordt tussen vijf en zes augustus 1943 hersteld in Bialystok, een grote stad in noordoost-Polen met een grote Joodse aanwezigheid. Helaas bevatten deze locomotiefschriften enkel zuiver technische informatie. Niettemin is minstens een locomotief in 1943 in Gleiwitz bij Auschwitz te plaatsen. Het bevestigt enkel dat de kans dat deze afgegeven Belgische locomotieven bij deportatietransporten zijn gebruikt reëel is.

4.2.+4.3.+4.4. Besluit: Door de vernietiging van archiefbronnen over de deportaties op operationeel niveau zijn we aangewezen op indirecte en gefragmenteerde bronnen die niet meer dan een anecdotisch beeld schetsen. Vooral over de Jodentransporten zijn we relatief goed geïnformeerd, over de transporten van Belgische dwangarbeiders daarentegen beschikken we nauwelijks over cijfers, data en overzichten. Voor de NMBS past de uitvoering van de deportatietreinen volledig in het kader van de 'militaire prestaties' aan de Duitsers (besluit 4.1.)

²⁴⁸ '(...) en vue d'assurer, dans les meilleures conditions, la désinfectisation des voitures et wagons venant de l'est ». Brief directeur Nachtergaele aan de HVD-Brüssel, 23 juli 1944, E-2.02, *Beleidsdocumenten NMBS WOII*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁴⁹ Informatie uit een privécollectie, verschaft door een anonieme bron aan de auteur op dd. 8 september 2022.

²⁵⁰ Carnet technique nr. 8564 Atelier de Jemelle. Nr. 305 Ronet Remise, dd. 29 maart 1944. Privécollectie, verschaft door een anonieme bron aan de auteur op dd. 8 september 2022.

²⁵¹ Carnet technique nr. HL 8254 Type 81, Privécollectie, verschaft aan de auteur door een anonieme bron op dd. 8 september 2022.

De evolutie is die van een gebruik van rijtuigen derde klasse (voor Joden, deels politieke gevangenen) en celwagens (politieke gevangenen) naar goederenwagens, een logische evolutie gezien de veiligheidsproblematiek. Bepaalde variaties in de concrete uitvoering – de gebruikte trajecten, het gebruikte materieel – hangen af van de beschikbaarheid van rollend materieel en de lijnen waarop de beschikbare machinisten en het materieel kunnen rijden. De deportaties van Joden, Roma en dwangarbeiders wordt concreet georganiseerd door het *Mitteleuropäische Reisebüro* (MER). Dat geldt hoogstwaarschijnlijk ook voor de transporten van politieke gevangenen.

4.5. Financiële afhandeling

4.5.1. Het archief van de Directie Financiën bleef niet bewaard. Tijdens en na de Tweede Wereldoorlog waren de bewaartermijnen van financiële stukken beperkt.²⁵² Vergoedingsstaten werden twee jaar bewaard, facturen of andere documenten met fiscale zegels werden drie jaar bewaard en kasboeken wellicht tien jaar. In de jaren 1980 werd bij de NMBS voor facturen een bewaartermijn gehanteerd van dertig jaren. Waarschijnlijk gebeurde de vernietiging van financiële stukken doorheen de decennia om praktische redenen, bijvoorbeeld wanneer diensten verhuisden. In het archief van de documentatiedienst van de NMBS zijn enkel de maandelijkse rekeningen van de directie van het Spoor voor de jaren 1941-1944 bewaard.²⁵³ Ook uit de documenten van de raad van bestuur, de algemene vergadering en de jaarverslagen komen geen cijfers naar voor over Duits betalingsverkeer.

4.5.2. Kosten voor het Duitse vervoer gemaakt door de NMBS:

(a) Op basis van de verordening van 14 augustus 1940 zegt de WVD dat zij het Belgische net moeten beheren in het belang van het bezette land en dat daar een kost aan verbonden is. De WVD beroept zich op artikel 49 van de Conventie van Den Haag voor die stelling.²⁵⁴ Tussen augustus 1940 en april 1941 zal de NMBS 206,4 miljoen BEF betalen aan de WVD (in hoofdzaak voor de Duitse personeelskosten). De staat beschouwt dit als een bezettingskost en neemt die op zich.²⁵⁵ De WVD laat dit systeem in april 1941 mogelijk los, omdat daarna de 'exploitatiekosten' van de WVD

²⁵² E-mails van Lawrence Van Haecke (Archief en Documentatiecentrum NMBS) aan de auteur dd. 4 en 5 oktober 2023.

²⁵³ *Situation mensuelle de comptes 1941-1944 (L.C. 12)*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁵⁴ , R 5-ANH. I/102 *Allgemeines 1939-1940, 1944, 1954-1955. Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen 1940 bis 1944 (1940 – 1954)*, Bundesarchiv Berlin.

²⁵⁵ Brief secretaris-generaal Plisnier dd. 5 juli 1941 aan Rulot, *Dossier P – Documents Divers. Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 2*, Arch. NMBS/SNCB

naar eigen zeggen centraal worden verrekend vanuit de *Militärverwaltung* in Brussel via de door België betaalde bezettingskosten²⁵⁶.

(b) Er zijn ook de klassieke opeisingen volgens artikel 52 van de Conventie van Den Haag. Dit zijn eigendommen van de NMBS zoals gebouwen maar ook benzine en steenkolen, gereedschappen tot zelfs klein bureaumaterieel. Daarvoor moet in principe telkens een opeisingsbon of 'verbruiksbond' ingediend worden bij het ministerie van Financiën. Die opeisingsbon wordt echter vaak niet gemaakt en de betaling blijft ook wel eens achterwege. In april 1941 wordt beslist om dit soort opeisingen op de bijzondere bezettingsrekening van de NMBS te boeken, zodat de Belgische staat dit later kan terugbetalen.²⁵⁷

(c) Het herstelprogramma van alle beschadigingen aan de infrastructuur inclusief de gebouwen, betekent een tweede grote kost waarover eigenlijk geen discussie bestaat: deze uitgaven worden ingeschreven onder de reguliere post 'oorlogsschade' en zullen als dusdanig ingebracht worden bij de Belgische staat.

(d) De NMBS betaalt ook de kost van het rollend materieel dat door Duitsland in beslag genomen wordt (de *Abgabelope*). Deze kosten worden geboekt op de boekhoudingspost '*Wehrmacht Belgien*'. De 'schadeloosstelling' voorzien in artikel 53 van de Conventie (het beslag leggen op vervoersmiddelen) voorziet niet in de herstelkosten.²⁵⁸ De WVD (na juni 1942 de HVD) weigert dan ook deze kosten op zich te nemen. De NMBS boekt de herstelkosten dan maar op de budgetpost '*Dépenses d'exploitation-matériel de traction*', met toevoeging '*outillage des locomotives prêtées au Reich*'.²⁵⁹

(e) De grootste kost is het uitvoeren van het vervoer op het Belgische net in opdracht van de Duitse bezetter. Volgens de verordening van augustus 1940 moet de NMBS deze kosten dragen. Waarschijnlijk gaat het om een 'all-in' prijs: de prijs voor het gebruik van het materieel, van alle infrastructuur en de personeelskosten.²⁶⁰ Op

²⁵⁶ R 5-ANH. I/102 *Allgemeines 1939-1940, 1944, 1954-1955. Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen 1940 bis 1944 (1940 – 1954)*, Bundesarchiv Berlin.

²⁵⁷ PV zitting B.C. 18 april 1941, *B.C. Notulen doos 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁵⁸ Brief Rulot aan het min. Financiën dd. 3 juli 1941, *Annexe au rapport en cause Rulot. AD Chapitre 3. Réparations et cession (...)*. *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁵⁹ Note pour les Services du Matériel, december 1940 (doc. 5bis), *Annexe au rapport en cause Rulot. AD Chapitre 3. Réparations et cession (...)*. *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB; WVD dd. 15 december 1940 aan de NMBS, *Annexe au rapport en cause Rulot. AD Chapitre 3. Réparations et cession (...)*. *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB; Inspecteur Larosse aan directeur Verkoyen dd. 3 december 1942, *Documents remis par M. Rulot le 10 mars 1945 (F3/8)*, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁶⁰ Van Audenhove spreekt over 'kosteloos gebruik van spoorwegen, post, telegraaf en telefoon'. Marcel Van Audenhove, *Geschiedenis van de gemeentefinanciën. 4. De Tweede wereldoorlog*, Brussel, 1984, (20).

23 augustus 1940 neemt het bestendig comité daar akte van. Net als bij de herstelkosten voor het materiaal dat de NMBS moet afstaan, vindt de NMBS dat dit eigenlijk 'bezettingskosten' zijn die ten laste vallen van de Belgische staat. Daarom wordt ook deze kost op een 'speciale rekening' van de NMBS ingeschreven.²⁶¹ Het jaarverslag van 1940 zegt over dit vervoer in Duitse opdracht: 'Dit moet later geregeld worden'.²⁶² De bezettingskosten op de speciale rekening van de NMBS lopen tegen eind 1942 al op tot 2489 miljoen BEF. Het onderdeel van wat de NMBS 'militaire transporten' noemt (wellicht al het vervoer in opdracht van de Duitsers) neemt daarvan 2004 miljoen BEF voor zijn rekening (in 1940 was dat 200 miljoen BEF).²⁶³ De resterende 485 miljoen omvat dus de opgelegde herstellingen aan inbeslaggenomen materieel, diverse diensten en aankopen.²⁶⁴

(f) In 1941-1942 onderhandelt de NMBS met de secretarissen-generaal en de WVD over een terugbetaling. De secretarissen-generaal weigeren echter de Belgische staat te engageren voor een terugbetaling van deze kosten. Enerzijds willen ze de staat niet te zwaar beladen. ²⁶⁵ Anderzijds lijken de secretarissen-generaal te denken dat de NMBS meer kans heeft na de oorlog herstelbetalingen te claimen van de Duitse *Reichsbahn* dan de Belgische staat van de Duitse staat. Mogelijk speelt de ervaring van de Eerste Wereldoorlog hier een rol. De WVD (vanaf juni de HVD) van haar kant is in maart en juni 1942 bereid om een soort vergoeding of 'huurprijs' te betalen voor inbeslaggenomen rollend materieel.²⁶⁶ Secretaris-generaal Claeyns is een tegenstander omdat de NMBS zich dan mogelijk op het vlak van de economische collaboratie begeeft.²⁶⁷ Ook secretaris-generaal Oscar Plisnier is tegen omdat hij mogelijk beseft dat dit soort betalingen afgewenteld gaat worden op de Emissiebank en dus de Nationale Bank van België. Het Duitse handelstekort loopt inmiddels in de miljarden BEF op. Zo heeft de NMBS bij het einde van de bezetting een groot deficit en een openstaande schuld voor bezettingskosten en oorlogsschade (zie punt 4.5.4.).

²⁶¹ PV zitting B.C. 23 augustus 1940, B.C. Notulen doos 2 1937-1941, Arch. NMBS/SNCB; Nota Rulot over de hervatting van 1940 (p. 24), *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1, Dossiers Rulot – Annexes au Rapport I*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁶² '(...) le règlement devra être réalisé plus tard'. Rapport présenté par le Conseil d'Administration dd. 23 mai 1941, *Jaarverslagen*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁶³ Idem.

²⁶⁴ Rapport présenté par le Conseil d'Administration dd. 28 mai 1943, *Jaarverslagen*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁶⁵ Herman Van der Wee en Monique Verbreyt, *A small nation*, 143.

²⁶⁶ PV zitting B.C. 19 november 1943, B.C. Notulen doos 2 1937-1941, Arch. NMBS/SNCB; Herman Van der Wee en Monique Verbreyt, *A small nation*, 121.

²⁶⁷ Brief van Henning aan secretaris-generaal Claeyns dd. 20 juni 1942, *Annexe au rapport en cause Rulot. AD Chapitre 3. Réparations et cession (...)*. *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

**Totale oorlogsschade en bezettingskosten in de gewone boekhouding
1945²⁶⁸**

Aard	Bedrag
Transporten	3081 miljoen BEF
Opeisingen	654 miljoen BEF
Evacuatie en repatriëring van personeel	272 miljoen BEF
Onderhoud en herstel van opgeëist (inbeslaggenomen) rollend materieel	294 miljoen BEF
Speciale Duitse belasting op steenkool/verbrandingsproducten	79 miljoen BEF
Vernielingen door sabotage en oorlog	43 miljoen BEF
Divers	32 miljoen BEF

Na de oorlog wordt een overeenkomst gesloten met het ministerie van Financiën, om middels zo betrouwbaar mogelijke schattingen en extrapolaties te komen tot een terugbetaling onder de post oorlogsschade en bezettingskosten.²⁶⁹ Hoe groot het deel van de oorlogsschade en bezettingskosten is dat geleidelijk via staatstussenkomst en herstelbetalingen na de oorlog wordt weggewerkt in het globale deficit, werd niet verder onderzocht.

4.5.3. Betalingen voor internationaal verkeer en de *Sonderzüge*

(a) Mede om de schijn van die normaliteit op te houden, wordt voor de oorlog door de Duitse *Reichsbahn* een vaste prijs berekend voor *Sonderzüge*. Daarvoor neemt het Duitse spoorwegbedrijf de kost van een rit in derde klasse als basis, namelijk vier *pfennig* per persoon per strekkende kilometer.²⁷⁰ Vanaf een groep van 400 personen, werd een halve prijs aangerekend. Dit is de prijs die door het Duitse ministerie ook wordt aangerekend bij de naar het oosten gedeporteerde Polen en Joden. Het wordt gemakshalve een universeel tarief van de *Sonderzüge*. Medio juli 1942 laat het Duitse ministerie van verkeer weten dat de '*Juden-Sonderzüge*' vanuit België, Nederland en Frankrijk volgens dat tarief moeten worden berekend. Dat geldt meer dan waarschijnlijk ook voor de politieke gevangenen of aangehouden tewerkgestelden.²⁷¹

(b) Tijdens het onderzoek in het kader van het boek *Gewillig België* uit 2007 ging ik ervan uit dat de deportatietreinen een onderdeel waren van de globale uitgavepost van '*prestations militaires*' en het vervoer in Duitse opdracht.²⁷² Op die

²⁶⁸ Rapport sur les Opérations de l'Exercice 1944, *Jaarverslagen*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁶⁹ *Dossier 646 Boîte B3530, Dommages de Guerre*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁷⁰ Andreas Engwert & Susanne Kill (Hrsg.), *Sonderzüge*, 47.

²⁷¹ Andreas Engwert & Susanne Kill (Hrsg.), *Sonderzüge*, 49.

²⁷² Nico Wouters, *Het transport van de Joden*.

manier zitten de deportatietreinen verborgen in de globale kosten van de NMBS voor 'militaire prestaties'. Die veronderstelling kunnen we echter op basis van het onderzoek vandaag ontkrachten. In het kader van dit onderzoek werden nieuwe data gevonden over het betalingsverkeer vanuit Duitsland aan de NMBS. Deze informatie is bewaard gebleven dankzij de naoorlogse besluitwet van 27 juli 1945. Deze wet verplicht alle natuurlijke- en rechtspersonen die tijdens de bezetting betalingen ontvangen hebben uit Duitsland deze bij de fiscus aan te geven.²⁷³ Die lijst wordt door directeur Financiën van de NMBS Delory op 12 oktober 1945 aan de Emissiebank doorgestuurd (zie bijlagen 1 en 2).²⁷⁴ We kunnen ervan uitgaan dat deze lijsten correct en volledig zijn, gezien het verplichtend karakter ervan. Deze lijsten worden vervolgens als documentatiematerieel toegevoegd aan een naoorlogs gerechtelijk onderzoek over de NMBS. Dit is een wat vreemd onderzoek. Er worden geen onderzoeksdaden gesteld en het Krijgsauditoraat Brussel stopt het onderzoek met een zonder gevolg op 3 juni 1947. Het gerechtelijke dossier is eigenlijk niet meer dan een chaotische verzameling van financiële administratieve stukken van secundair belang. Dit gerechtelijke dossier bevat ook geen verwijzingen naar het gerechtelijke onderzoek over Rulot/Bomans/Schotte, en vice versa. Daarom bleef dit onderzoek van het Krijgsauditoraat Brussel tachtig jaar onder de radar. Maar ergens in de stukken die samengebracht werden in dit gerechtelijk dossier, bevinden zich de lijsten met het Duits betalingsverkeer. Uit deze in 1945 opgestelde gegevens blijkt dat de NMBS wel degelijk betalingen heeft ontvangen voor het internationale verkeer in opdracht van Duitse opdrachtgevers, waarin zo goed als zeker het grootste deel van de deportatietreinen zit (zie de bijlagen). Die betalingen zitten naar we mogen aannemen wel in de globale inkomsten die de NMBS in de jaarverslagen opneemt, maar staan daar niet apart vermeld.

(a) Die betalingen worden hoogstwaarschijnlijk verrekend via de Belgische Emissiebank. Volledige zekerheid hebben we niet, omdat in de archieven van de Emissiebank geen enkel spoor van de NMBS te vinden is noch van de Duitse betalers. Ook in het sekwesterarchief, dat inbeslaggenomen archieven van Duitse diensten en bedrijven bevat, bevindt zich geen dossier over het MER-Brüssel.

(b) Van alle internationale reisagentschappen die betalingen aan de NMBS verrichten, vonden we enkel een klein dossier 'Mitropa' terug in de archieven van de Emissiebank. Mitropa is *de Mitteleuropäische Schlaf- und Speisewagen Aktiengesellschaft*. Het zou hier kunnen gaan om de betalingen die we in de door de

²⁷³ 'Besluitwet betreffende de aangifte van betalingen verricht onder de bezetting, door of voor rekening van hetzij Duitse, hetzij in een door Duitsland bezet land gevestigde autoriteiten, lichamen, ondernemingen en staatsonderhoorigen', in *MB/BS* dd. 27 juli 1945, 4807-9.

²⁷⁴ Brief van Delory (directeur Financiën) dd. 12 oktober 1945 aan de Emissiebank, *1945 - Bru/Bxl AM SS ZG KA Firmes nr. 36837 (Chemins de fer belges)*, Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.

NMBS ingediende tabellen terugvinden van Mitropa-Amsterdam. Het dossier uit het archief van de Emissiebank bevat betalingen ter waarde van in totaal 2.688.841,94 BEF (waaronder 299.302,37 BEF via de clearing (*Allgemeine Warenverkehrsgesellschaft*) en 2.389.539,57 BEF via de certificaten van Duitse *Dienststellen*, wat Feldposten binnen de Wehrmacht zijn waarvan de betaling pas start op 9 maart 1942.²⁷⁵ Het gaat hier hoogstwaarschijnlijk om dienstreizen of verloven van hoger Duits personeel.

(c) Hoewel we geen 100% zekerheid hebben dat de Duitse betalingen aan de NMBS via de Belgische Emissiebank verrekend werden, ligt het echter binnen de verwachting dat dit voor een groot deel van de betalingen wel het geval was. In de vergadering van het bestendig comité van 24 oktober 1941 wordt over de betaling van herstellingen van Duitse locomotieven ('Locomotives de la Reichsbahn') gezegd: 'Als gevolg van de huidige discussies zullen de betalingen verlopen via de clearing.'²⁷⁶ En in een brief aan een Duitse firma zegt directeur Parisse: 'Deze betaling zal gebeuren via de weg van de Belgisch-Duitse clearing'.²⁷⁷ Het clearingsysteem verwijst naar de Emissiebank. Dit is de bevestiging dat minstens een deel (en wellicht alle) van de Duitse betalingen aan de NMBS via de Emissiebank verliep.

(d) Helaas zijn de Duitse betalingen aan de NMBS niet traceerbaar of te identificeren. Via de Emissiebank, worden immers ook betalingen verrekend die niets met de reguliere Belgisch-Duitse handelsbetrekkingen te maken hebben. Het gaat dan bijvoorbeeld aan steun aan collaboratiebewegingen, de lonen van Belgen die in Duitsland werken of Duitse aankopen op de zwarte markt.²⁷⁸ Op die manier kunnen ook verboden militaire leveringen gecamoufleerd worden. Dit soort leveringen worden bij de Emissiebank ingeboekt 'laut besonderer Mitteilung' ('met een speciale mededeling'), wat betekent dat de levering van bepaalde goederen en diensten niet-traceerbaar wordt.²⁷⁹ Tegen maart 1942 is bijna 70% van alle transacties ingeboekt op die anonieme manier. Dat is een probleem voor het terugvorderen van betalingen maar ook omdat hier een strafrechtelijk probleem opduikt. Dit probleem leidt in 1942 tot een schorsing van de uitbetalingen en uiteindelijk een belangrijke herschikking

²⁷⁵ Verzameltabel dd. 18 juli 1947, *Dossier C 21316 Mitropa, Archieven van de Emissiebank*, Rijksarchief Brussel (Cuvelier).

²⁷⁶ 'Il résulte des pourparlers en cours que les paiements seront effectués à l'intervention du clearing'. PV zitting B.C. 24 oktober 1941, *B.C. Notulen doos 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB; Onderzoekskommissie, uittreksel PV vergadering permanent comité dd. 24 oktober 1941, *Dossier nr. 4650, Parisse Maurice, SNCB-RA*.

²⁷⁷ 'Ce paiement aura lieu par le voie du clearing belge-allemand'. Brief Parisse aan Henschel & Fils (Kassel) dd. 16 juli 1944, *Bru/Bxl AM SS ZG KA Firmes nr. 36837 (Chemins de fer belges)*, *Archief van het Militair Gerecht*, Rijksarchief Brussel.

²⁷⁸ Verrekend via de *Wehrmachtsverrechnungskasse* en de *Allgemeine Warenverkehrs Gesellschaft*. Herman Van der Wee en Monique Verbreyt, *A small nation*, 333.

²⁷⁹ Herman Van der Wee en Monique Verbreyt, *A small nation*, 284.

van het systeem.²⁸⁰ Nu blijkt dat deze mededeling 'laut besonderer Mitteilung' ook voor betalingen aan de NMBS wordt gebruikt. Er valt dus niet na te gaan waarvoor deze betalingen gebeurden. We hebben gelukkig wel de betalingen per categorie en de betalers. Dit zijn de Duitse betalingen aan de NMBS tijdens de Tweede Wereldoorlog per categorie:

Duitse betalingen aan de NMBS via de Emissiebank²⁸¹

Betalingen voor internationaal spoorwegverkeer	409.270.301 BEF (61,4%)
Herstel van rollend materieel	185.222.849 BEF (27,7%)
Betalingen voor (internationaal) spoorwegverkeer via reisagentschappen	57.313.963 BEF (8,6%)
Heffingen ('prélèvements') op de stock	8.514.617 BEF (1,2%)
Afstaan van werktuigmachines	4.695.693 (0,8%)
Betalingen voor postwagenger	871.240 BEF (0,1%)
Afstaan van aardappelen	639.568 BEF (0,1%)
Totaal	666.528.231 BEF

De NMBS ontvangt dus in totaal ruim 666,5 miljoen BEF voor diensten aan de Duitse bezetter of van aan het Duitse Rijk ondergeschikte overheden.²⁸²

(c-1) Ten eerste zijn er de betalingen voor het herstel van rollend materieel (27,7%). Deze betalingen starten pas in januari 1942. Al deze rekeningen worden betaald door de *Hauptverkehrsdirektion* van de *Reichsbahn* in Berlijn. Het gaat hier niet om betalingen voor inbeslaggenomen Belgisch rollend materieel (de *Abgabelokomotive*). Het gaat wel om zowel Belgisch materieel dat aan Duitsland wordt uitgeleend (de zogenaamde *Leihlokomotive*) als ook de herstellingen van Duits materieel (de *Reichslokomotive*). De herstellingen van rollend materieel van de *Reichsbahn* worden normaal gefactureerd door de NMBS. Ze worden immers niet op het Belgische net ingezet en vallen dus buiten de Conventie van Den Haag.²⁸³ Het is een commerciële dienst van een bedrijf aan een ander. Naast deze grote kosten, gaat het waarschijnlijk nog om allerlei klein onderhoud.²⁸⁴ Er is ook een mogelijkheid dat hier betalingen van de

²⁸⁰ Idem, 289.

²⁸¹ Brief van Delory (directeur Financien) dd. 12 oktober 1945 aan de Emissiebank, 1945 – Bru/Bxl AM SS ZG KA Firmes nr. 36837 (*Chemins de fer belges*), Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.

²⁸² PV centrale dienst voor documentatie dd. 24 april 1946 en 21 mei 1946, 1945 – Bru/Bxl AM SS ZG KA Firmes nr. 36837 (*Chemins de fer belges*), Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.

²⁸³ Dossier 765. *Beleidsdocumenten NMBS tijdens de Tweede Wereldoorlog*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁸⁴ Dossier 747 *Domages de Guerre Anvers-Dam*, Arch. NMBS/SNCB.

productie van Duits rollend materieel door Belgische privé firma's is inbegrepen. Er is een aanwijzing dat de NMBS fungeerde als een soort onderaannemer voor de WVD en later de HVD en dus namens de Duitsers factureerde aan private firma's.²⁸⁵

(c-2) Ten tweede zijn er de betalingen voor werktuigmachines, die enkel maar gebeuren tussen juni en december 1942. Het gaat om een 'gewone' transactie waarbij door Duitse bedrijven of de nationale spoorwegen betaald wordt voor geleverde goederen.²⁸⁶

(c-3) Ten derde zijn er de heffingen op de stock, die worden betaald vanaf november 1940 en de hele bezetting doorlopen. De bestellingen komen van verschillende Duitse overheidsdiensten of firma's, maar de meeste en de grootste betalingen gebeuren door de *Hauptverkehrsdirektion* in Brussel. Het gaat hier hoogstwaarschijnlijk uitsluitend om de betalingen voor het herstel van het inbeslaggenomen rollend materieel. De NMBS is verplicht het materieel in perfecte staat af te leveren en die kost is voor het bedrijf zelf. De betalingen die in 1945 bij Financiën worden aangegeven, wijzen erop dat de NMBS wel vergoed is voor het 'inbeslaggenomen' rollend materieel na levering.

(c-4) De betalingen van het internationale spoorwegverkeer starten in mei 1940, tijdens de Achttiendaagse veldtocht. De ruim 409 miljoen BEF voor spoorwegverkeer (61,4% van het totaalbedrag), betreft uitsluitend het internationale verkeer. Alle betalingen komen van door buitenlandse spoorwegmaatschappijen besteld verkeer. De grote meerderheid van de opdrachtgevers en betalers zijn de nationale spoorwegmaatschappijen van Luxemburg, Italië, Frankrijk, Noorwegen, Denemarken, Roemenië e.a. Naast de nationale spoorwegmaatschappijen in bezet Europa, gaat het ook om de '*Mittleuropäischer Eisenbahnverwaltungen*'. Dat is een in 1932 opgerichte vereniging van private en publieke spoorwegorganisaties, niet alleen uit Duitsland trouwens. Deze maatschappij neemt binnen deze post van het internationale spoorwegverkeer verreweg het grootste aandeel voor zijn rekening: 55 betalingen voor een totaal van 309.720.594 BEF, wat bijna 76% van het totaalbedrag is in deze categorie. De eerste betaling voor de '*Verein Berlin*' is in februari 1941, de laatste in september 1944. Er is slechts één boeking voor de Nationale Spoorwegen in Nederland, namelijk in februari 1942 voor de Nederlandse Spoorwegen voor het marginale bedrag van 16.637 BEF.

²⁸⁵ Verklaring Cammermans, s.d. (document nr. 33), Principaux chefs d'accusation à charge de M. Rulot, Directeur Général de la SNCB, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁸⁶ Brief Parisse aan 'Henschel & Fils' (Kessel) dd. 6 juli 1944, 1945 – *Bru/Bxl AM SS ZG KA Firmes nr. 36837 (Chemins de fer belges)*, Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.

Wellicht gaat het hier niet om de deportaties omdat de betalers hier vooral andere nationale spoorwegmaatschappijen zijn, maar wel om regulier internationaal vervoer.

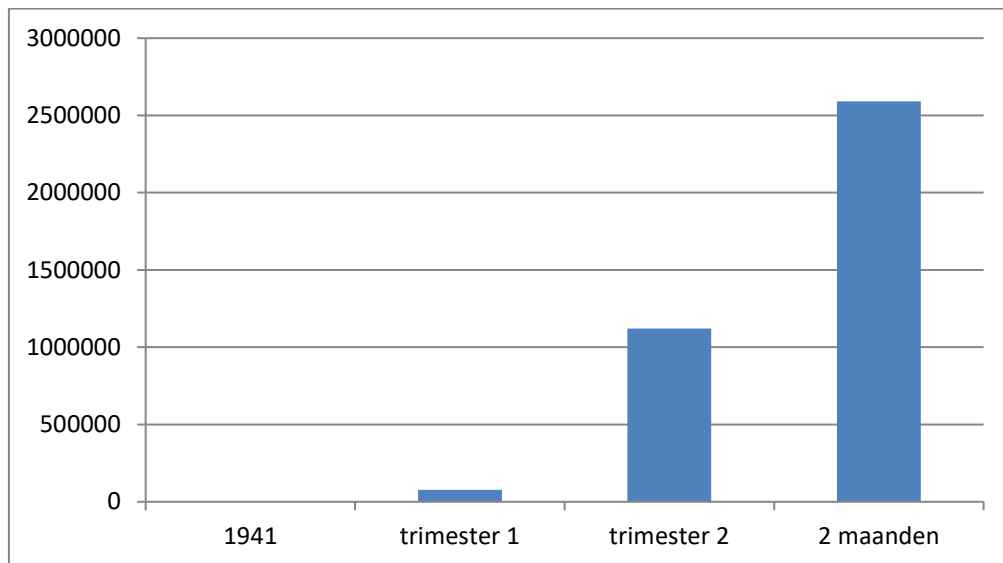
(c-5) Dan is er nog de bijna 57,314 miljoen BEF voor 'reizen via internationale reisagentschappen' (zie bijlage). Eigenlijk moeten we in dit betalingsverkeer vooral uitkijken naar betalingen van het *Mitteleuropäische Reisebüro* (MER) (zie 4.4.3-a). Dit bedrijf is gesticht in 1917 als een Duits toeristisch reisagentschap. Het MER is in 1937 onder meer verantwoordelijk voor de organisatie van de grote groepsreizen van het nationaalsocialistische programma *Kraft durch Freude*, waarmee Duitse arbeiders goedkope reizen kunnen ondernemen, met grootschalige *Sonderzüge*. Dankzij een bewaard gebleven telegram, weten we dat het MER verantwoordelijk is voor de betaling van de deportatietreinen van Joden uit Nederland, België en Frankrijk.²⁸⁷ Het gaat om een kort telegram van 14 juli 1942 aan de regionale directies van de Duitse *Reichsbahn*. Het korte telegram luidt: 'Bereken de kosten voor speciale Joodse treinen uit België, Frankrijk, Nederland via Aken, Neuburg, Neuschanz voor het vervoer van arbeidskrachten naar Auschwitz O/S voor de spoorlijnen van het Reich volgens het decreet - 15 Tpsg 268 - van 26.7.1941. Doorlopende zending door het MER te regelen'.²⁸⁸ Daarnaast weten we ook dat diezelfde MER verantwoordelijk is voor de betalingen voor de *Sonderzüge* van dwangarbeiders. De twee kantoren van het MER in Brussel en in Berlijn zijn de grootste betalers aan de NMBS in deze categorie. De eerste betaling van het *Mitteleuropäische Reisebüro Brüssel* of MER-Brüssel aan de NMBS vindt plaats in mei 1941 voor 29.362 BEF.

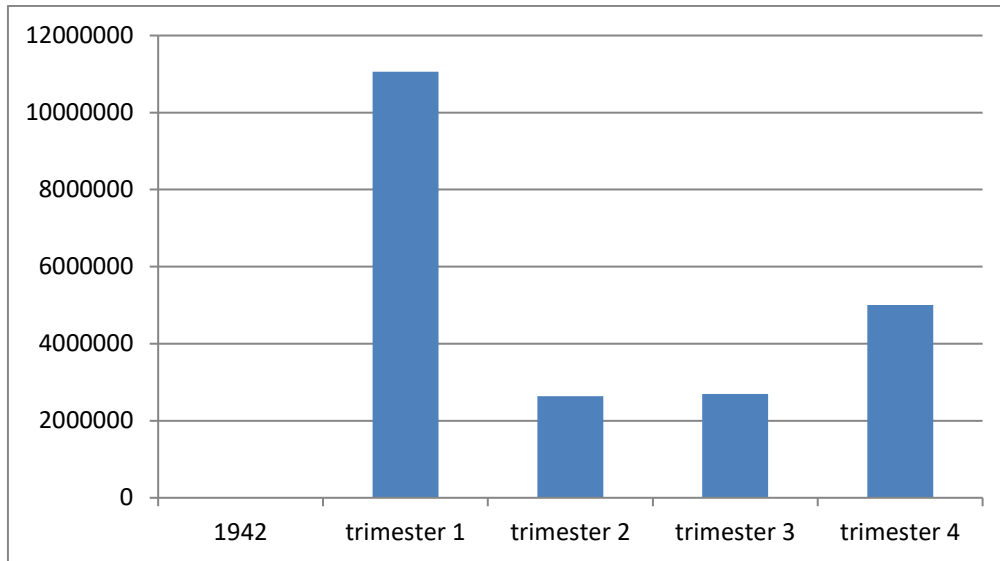
Tabel inkomsten (relevante) internationale reisagentschappen

Reisagentschap	Procentueel
Mitteleuropäische Reisebüro Brussel	73%
Mitteleuropäische Reisebüro Berlijn	15%
Lissone-Lindeman Den Haag	10%
Muller Den Haag	0,7%
Mitropa Amsterdam (Mitteleuropäische Schlaf- und Speisewagen Aktiengesellschaft)	0,6%
Heyman's Den Haag	0,2%
Nederlandse Reis Vereniging Den Haag	0,02%

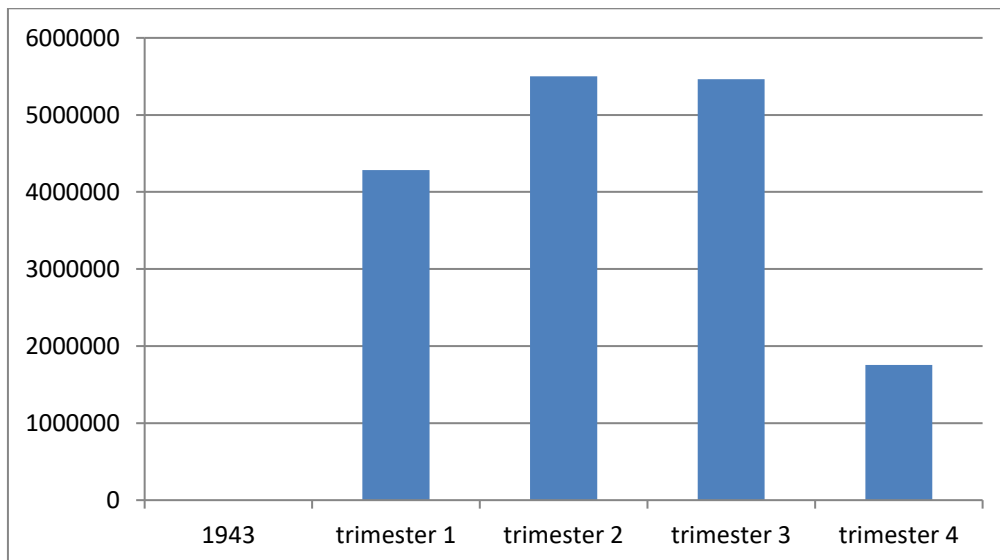
²⁸⁷ Raul Hilberg, *Die Vernichtung der europäischen Juden* vol. 9, Berlin, 1999, 682.

²⁸⁸ 'Gebühren für Juden-Sonderzüge von Belgien, Frankreich, Holland über Aachen, Neuburg, Neuschanz zum Arbeitseinsatz nach Auschwitz O/S für Reichsbahnstrecken nach Erlass - 15 Tpsg 268 - vom 26.7.1941 berechnen. Durchgehende Abfertigung durch MER veranlassen'.

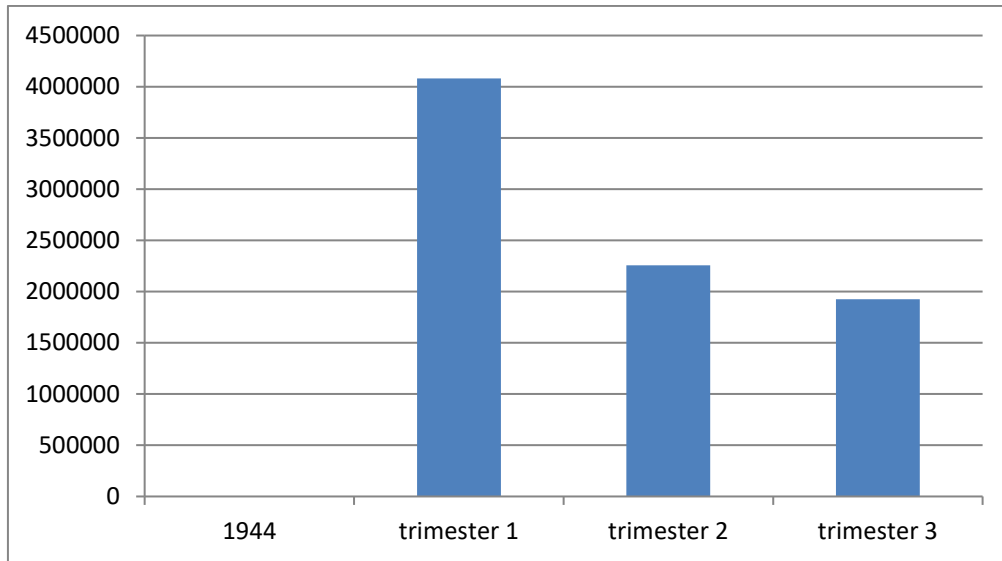
Betalingen per trimester MER Brussel en MER Berlijn aan de NMBS 1941**Betalingen per trimester MER Brussel en MER Berlijn aan de NMBS 1942**



Betalingen per trimester MER Brussel en MER Berlijn aan de NMBS 1943



Betalingen per trimester MER Brussel en MER Berlijn aan de NMBS 1944

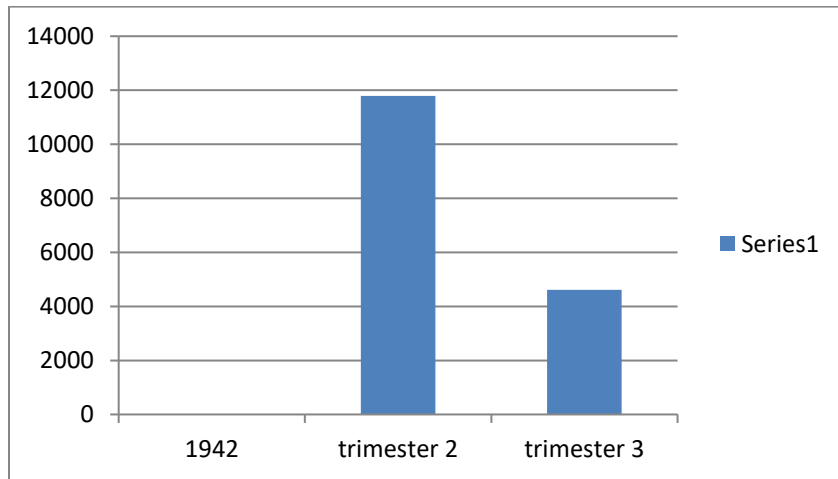


De grafieken hieronder lichten de betalingen van het MER van Berlijn aan de NMBS eruit, met daaronder de getallen van de Jodendeportaties.

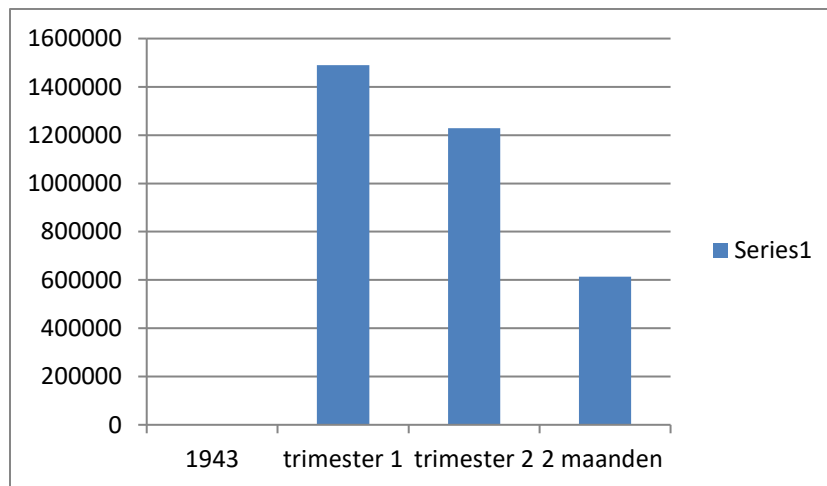
Betalingen MER Berlijn aan de NMBS 1942



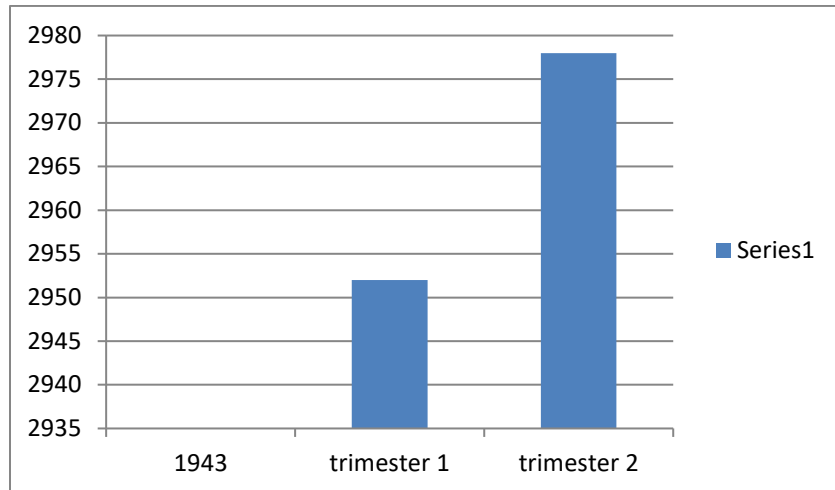
Jodentransporten (absolute aantallen gedeporteerden) 1942



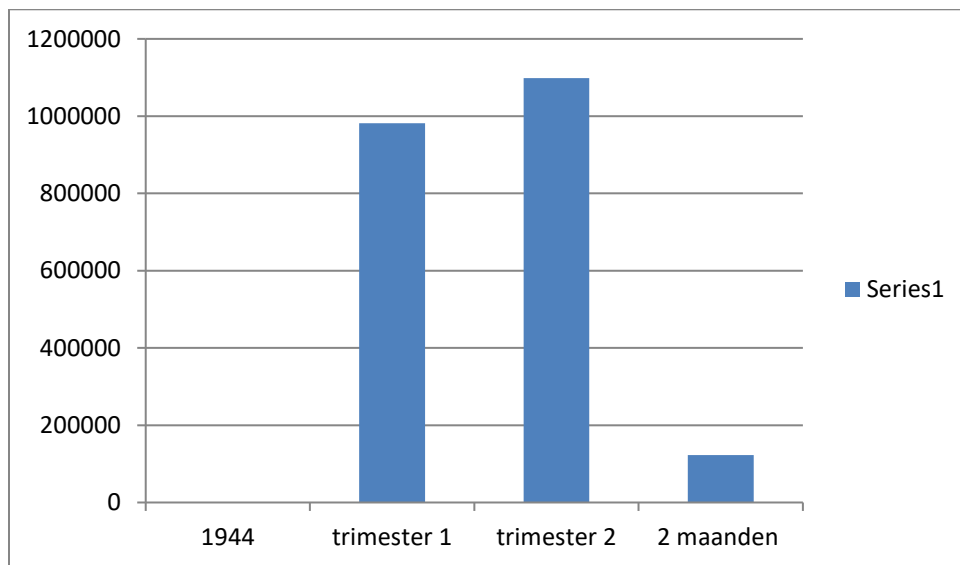
Betalingen MER Berlijn aan de NMBS 1943



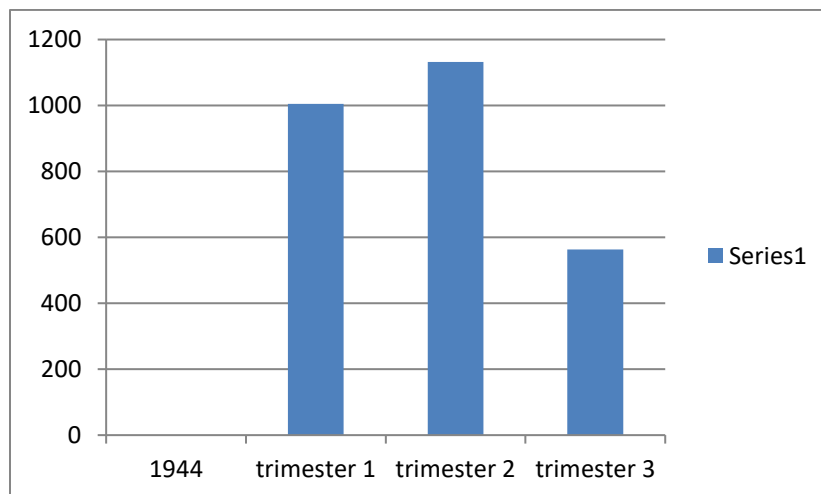
Jodentransporten (absolute aantallen gedeporteerden) 1943



Betalingen MER Berlijn aan de NMBS 1944



Jodentransporten (absolute aantallen gedeporteerden) 1944



(c-6) Enkel de grafieken van 1944 vertonen een zekere overeenkomst. Een algemene correlatie tussen MER-Berlijn betalingen en de Jodentransporten voor de hele bezetting kan echter niet worden vastgesteld. Het is moeilijk de betalingen door het MER te correleren aan deportatietreinen. Ten eerste zijn we niet zeker of betalingen meteen gebeurden. Een betaling die gebeurt in augustus, kan gebeuren voor een prestatie van maanden voordien. Ten tweede en vooral hebben we geen precies overzicht van de deportatietreinen van de naar schatting 16.081 gedeporteerde politieke gevangenen en de naar schatting 189.542 Belgische dwangarbeiders. Met name voor de grootste groep van de dwangarbeiders hebben we geen exacte data voor alle transporten. Zonder dat totaalbeeld, ontbreken de data voor een correlatie tussen betalingen en deportatiestromen. Daarom blijft het onderscheid tussen de betalingen van het MER in Brussel en het MER in Berlijn speculatie. Het lijkt waarschijnlijk dat het MER bevoegd was voor alle Duitse *Sonderzüge* die op het Belgische net reden. Een logisch onderscheid tussen Brussel en Berlijn kan zijn dat het MER in Berlijn betaalde voor de speciale treinen van hooggeplaatsten of met een bijzondere militaire lading. In dat geval zitten de deportatiebetalingen dus in het veel grotere bedrag van het MER Brussel. Dat is louter beredeneerde speculatie.

4.5.4. Conclusie over de betaling van de deportatietreinen aan de NMBS

Directeur Delory van Financiën verklaart na de bevrijding: '(...) Ik heb nooit de indruk gehad dat de financiële kwestie een invloed had op de beslissing over de militaire treinen'.²⁸⁹ Hij bedoelt daarmee waarschijnlijk dat de NMBS in de hele kwestie van

²⁸⁹ '(...) Je n'ai jamais eu l'impression que la question financière ait pu intervenir dans la décision relative aux trains militaires'. Brief dd. 29 maart 1945 van dir. Financiën Delory aan

het verzorgen van het vervoer in Duitse opdracht niet geleid werd door overmatig winstbejag, wat de Galopin-doctrine trouwens ook verbiedt. Die stelling klopt voor het geheel van het Duitse vervoer in België: de NMBS is niet betaald door de WVD/HVD voor het gros van het Duitse (militaire) verkeer in België. Niettemin staat vast dat de NMBS betaald is door Duitsland voor het internationale verkeer, onder meer door het MER. Daarmee kunnen we eigenlijk ook besluiten dat de NMBS zo goed als zeker betaald is voor de deportatietreinen. De NMBS ontving tijdens de bezetting exact 41.946.243 BEF van het MER Brussel en 8.767.214 BEF van het MER Berlijn. Hoewel we dat betalingsverkeer niet precies kunnen correleren aan individuele deportatietreinen, is zo goed als zeker dat hiermee de deportatietreinen van Joden, Roma, Belgische dwangarbeiders en hoogstwaarschijnlijk ook politieke gevangenen zijn betaald. Ten eerste zijn er de Duitse telegrammen die bevestigen dat het MER bevoegd is voor de afhandeling van de deportatietreinen van Joden uit België en van dwangarbeiders uit Noord-Frankrijk via België.²⁹⁰ Het bewuste telegram over de Jodendeportaties van het Reichsverkehrsministerium van 14 juli 1942 legt expliciet op dat 'Vergoedingen voor speciale treinen voor Joden uit België, Frankrijk, Nederland (...) om in Auschwitz te werken' altijd volgens het standaardtarief berekend moeten worden. We weten dat deze centrale richtlijn is toegepast voor Frankrijk en Nederland; het is zo goed als uitgesloten dat België de enige uitzondering zou zijn. Ten tweede en vooral, beschikken we over het gedetailleerde betalingsverkeer. De reguliere internationale treinen zitten duidelijk in een aparte betalingstabel en staan dus los van de betalingen van het MER (zie de bijlagen). Gezien het profiel en de opdrachten van het MER, kunnen de internationale treinen waarvoor het MER de NMBS betaalt, enkel maar grote hoeveelheden *Sonderzüge* zijn.

4.5.5. De financiële impact van de bezetting

(a) Tijdens de bezetting exploderen de uitgaven van de NMBS door de oorlogsschade, de bezettingsgerelateerde uitgaven en de stijgende personeelskosten (met ruim 25.000 nieuwe aanwervingen). De inkomsten die normaal hoofdzakelijk uit de exploitatie van het net komen, dalen vooral in 1940 en 1944. Het Belgische vervoer

de onderzoekscommissie over de secretarissen-generaal, *Dossier P – Documents Divers. Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 2*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁹⁰ 'Gebühren für Juden-Sonderzüge von Belgien, Frankreich, Holland (...) zum Arbeitseinsatz nach Auschwitz'. Telegramm Eisenbahnministerium (Reichsverkehrsministerium) aan de Reichsbahndirektionen dd. 14 juli 1942, *Ger. Rep. 388 Akten nr. 454, Bl. 056*, Hauptstaatsarchiv Düsseldorf. Zie ook: Andreas Engwert & Susanne Kill (Hrsg.), *Sonderzüge*, 4; Bericht 16 C, dd. 2 maart 1942 – « *Transport sur les lignes belges d'ouvriers engagés soit en Allemagne par l'industrie allemande, soit en France par la Wehrmacht* ».

Verschaft aan de auteur door Paul van Heesvelde.

zakt in elkaar tussen mei en september 1940. Het jaar 1940 wordt uiteindelijk afgesloten met een deficit van 673 miljoen BEF (in 1939 was het deficit nog 138,9 miljoen BEF).²⁹¹ Door de geaccumuleerde tekorten sinds 1931 komt het totale tekort van de NMBS begin 1941 op 1492 miljoen BEF. In 1941 kent het Belgische vervoer een opvallend herstel. De inkomsten stijgen gestaag tot uiteindelijk 80% van de vooroorlogse inkomsten. Toch sluit de NMBS elk bezettingsjaar af met een deficit. De personeelskost is tegenover 1938 in 1942 gestegen met 33,7 miljoen BEF.²⁹² In 1941 verhoogt de directie al de tarieven met ca. 20% om het tekort weg te werken, een maatregel die trouwens eerst moet passeren langs de WVD.²⁹³ In 1942 wil de raad van bestuur het deficit structureel beginnen aan te zuiveren. Maar eind 1942 beginnen de transporten in België door materieelgebrek langzaam terug te vallen, wat de inkomsten weer doet verlagen.²⁹⁴ Hoewel de inkomsten in 1942 stijgen naar 2820 miljoen BEF, blijft het deficit voor 1942 op de gewone begroting toch nog 916 miljoen BEF. Dat is dus nog buiten de oorlogskosten gerekend, die apart staan en zoals gezegd eind 1942 al oplopen tot 2.489 miljoen BEF.²⁹⁵ Het geaccumuleerde gat in de 'gewone' begroting loopt in 1942 op tot 2.957 miljoen BEF. 1943 wordt afgesloten met een jaardeficit van 558,6 miljoen BEF en 1944 met een jaardeficit van 573,1 miljoen BEF.²⁹⁶ Dat tekort loopt in 1944 weer op, omdat de inkomsten in het oorlogsjaar 1944 terugvallen op een schamele 46,5% van de inkomsten in 1943. De NMBS sluit 1944 af met een geaccumuleerd tekort van 2999,9 miljoen BEF.²⁹⁷ Daarvan is 2180,9 miljoen BEF (72,5%) opgebouwd tijdens de vier oorlogsjaren.²⁹⁸ Die 72,5% is dan nog zonder de transporten voor de Duitsers, het herstel van materieel voor de Duitsers, en opeisingen. Ook het herstel van de infrastructuur zit niet in dat bedrag. De kost voor het herstel van de schade, 1132 miljoen BEF eind 1944, wordt als oorlogsschade door de Belgische staat gedragen. De NMBS schat zelf begin 1945 de totale bezettingskosten op 4926 miljoen BEF, waarvan 62,5% voor het uitvoeren van transporten in Duitse opdracht.

²⁹¹ Rapport présenté par le Conseil d'Administration dd. 23 mai 1941, *Jaarverslagen*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁹² PV zitting B.C. 8 januari 1943, *B.C. Notulen doos 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁹³ 'Die belgischen Eisenbahnen in den Jaren 1942 und 1943', *R 5-ANH. I/94 Bd. 2 1940-1941. WVD bzw. HVD Brüssel einschl. EBA Lille, Nancy und Luxemburg, Zusammenarbeit (...)*, Bundesarchiv Berlin.

²⁹⁴ PV zitting B.C. 9 oktober 1942, *Idem*.

²⁹⁵ Rapport présenté par le Conseil d'Administration dd. 28 mai 1943, *Jaarverslagen*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁹⁶ PV zitting B.C. 2 februari 1945, *B.C. Notulen doos 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁹⁷ Rapport sur les Opérations de l'Exercice 1944, *Jaarverslagen*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁹⁸ *Idem*.

(b) De staat springt vanaf het het begin van de bezetting bij voor de grote herstelwerken aan de infrastructuur. Op 31 december 1940 heeft de NMBS van de Belgische staat al 600 miljoen BEF voorschotten ontvangen en 155 miljoen BEF geleend van de *Caisse d'avances et de prêts* voor het dringende herstel.²⁹⁹ Dat laatste blijkt niet genoeg. In 1940 wordt 192 miljoen BEF uitgegeven aan dringende herstellingswerken waardoor er extra moet worden bijgesprongen.³⁰⁰ Begin 1941, gaat het al om 733 miljoen ontvangen staatsvoorschotten.³⁰¹ Normaal worden dit soort grote uitgaven aan het parlement voorgelegd, maar tijdens de bezetting neemt de secretaris-generaal van Financiën die rol over. Vanaf nu zal het investeringsprogramma telkens worden voorgelegd aan Financiën, die op basis daarvan een lening (aan 3,5% intrest) zal goedkeuren.³⁰² Eind 1942 ontvangt de NMBS al voor 2573 miljoen BEF renteloze voorschotten van de staat voor dringende kosten. Ze ontvangt daarnaast ook 769 miljoen BEF voor het herstel van het spoorwegnetwerk en (met een rente van 3,5%) 121,2 miljoen BEF voor belangrijke investeringen.³⁰³ Eind 1944 heeft de staat enkel voor het herstel van het netwerk 1132 miljoen BEF overgeschreven. Na de oorlog wordt een overeenkomst gesloten met het ministerie van Financiën, om zo betrouwbaar mogelijke schattingen en extrapolaties te komen tot een terugbetaling van de oorlogsschade.³⁰⁴ Maar voor wat de NMBS de gewone bezettingskosten noemt, naar hun eigen schatting dus 4.926 miljoen BEF, bestaat in 1945 nog geen afspraak met de Belgische staat. Hoe die bezettingskosten in de jaren na de oorlog geleidelijk worden weggewerkt, werd niet verder onderzocht.

4.5. Besluit: De NMBS ontvangt Duitse betalingen voor achtereenvolgens het internationale verkeer besteld door nationale spoorwegmaatschappijen, voor het internationaal verkeer besteld door reisagentschappen, voor het herstel van Duits rollend materieel en voor beperktere bedragen ook nog voor het herstel van inbeslaggenomen of uitgeleend Belgisch rollend materieel, de levering van werktuigmachines, het internationaal postverkeer en de verkoop van aardappelen. Ondanks de moeilijkheid om het betalingsverkeer exact te correleren aan individuele deportatietreinen, staat vast dat het MER Brussel en/of Berlijn met deze betalingen de deportatietreinen van Joden, Roma en Belgische dwangarbeiders heeft betaald. Hoewel dat niet door een document bevestigd kan worden, geldt dat

²⁹⁹ PV zitting B.C. 9 januari 1941, *B.C. Notulen doos 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB.

³⁰⁰ PV zitting B.C. 2 mei 1941, Idem.

³⁰¹ *Verslag over de exploitatie gedurende het veertiende boekjaar 1940*, NMBS, Brussel, 1941, Archief NMBS/SNCB.

³⁰² pV zitting B.C. 5 december 1941, *B.C. Notulen doos 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB.

³⁰³ Rapport présenté par le Conseil d'Administration dd. 28 mai 1943, *Jaarverslagen*, Arch. NMBS/SNCB.

³⁰⁴ *Dossier 646 Boîte B3530, Dommages de Guerre*, Arch. NMBS/SNCB.

hoogstwaarschijnlijk ook voor de politieke gevangenen. Mogelijk was het MER bevoegd voor alle Duitse Sonderzüge op het Belgische net. Een logisch onderscheid tussen de kantoren in Brussel en in Berlijn kan zijn dat het MER-Berlijn betaalde voor de speciale treinen van hooggeplaatsten of met een bijzondere militaire lading. De NMBS ontvangt tijdens de bezetting 41.946.243 BEF van het MER Brussel en 8.767.214 BEF van het MER Berlijn en is dus betaald voor de deportatietreinen. Niettemin sluit de NMBS de bezetting af met een geaccumuleerd tekort op haar begroting van 2999,9 miljoen BEF, waarvan 72,5% specifiek samenhangt met kosten gerelateerd aan de bezetting. Daarboven komt nog de 1132 miljoen BEF schade aan het spoorwegnet, dat als oorlogsschade door de Belgische staat wordt gedragen.

5. Verzet, zuivering en herstel

5.1. Openlijke protesten van de directie

Hoewel de directie begin 1941 het uitvoeren van militaire prestaties accepteert als een voldongen feit, zijn er andere Duitse eisen waartegen de directie wel protesteert en die ze zelfs weigert uit te voeren.

5.1.1. Directeur-generaal Rulot weigert het bevel uit te voeren van de WVD van 8 februari 1941, om de vrijwillige tewerkstelling in Duitsland door NMBS-personeel actief te steunen. Hij wordt hierin gesteund door de raad van bestuur en de secretarissen-generaal. Pas nadat secretaris-generaal Claeys hiervoor onder huisarrest wordt geplaatst, geeft directeur-generaal Rulot op expliciete vraag van het comité van secretarissen-generaal toe om de sociale rechten te garanderen van het personeel dat vrijwillig in dienst treedt bij de Duitse *Reichsbahn*. Na de bevrijding zal de NMBS die belofte intrekken.

5.1.2. De directeur-generaal weigert de verplichte tewerkstelling in Duitsland (6 oktober 1942) voor NMBS-personeel uit te voeren. Ook hiervoor wordt hij expliciet gedekt door de raad van bestuur en secretaris-generaal Claeys. Tot het einde van de bezetting zal Rulot interveniëren om alle medewerking aan deze Duitse maatregel te verbieden. De NMBS weigert met name om namenlijsten van personeel te geven. Dit blijft zo in 1944, wanneer grote aantallen personeelsleden onderduiken of onwettig afwezig blijven. Voor de hele bezetting worden 3907 personeelsleden ingezet voor de verplichte tewerkstelling. Gezien de grote instroom van nieuw personeel is dat globaal een overwinning van Rulot.³⁰⁵

5.1.3. De NMBS-directie protesteert tegen het gebruik van burgers en personeel als 'leven schild' op militaire transporten in 1943.³⁰⁶ Tussen september 1942 tot augustus 1943 voert de NMBS-directie ook een discussie over de integratie van Duits luchtafweergeschut op Belgische treinstellen. Directeur-generaal Rulot weigert dit principieel en zoekt dekking bij de raad van bestuur, juridische adviseurs en leden van het Galopin-comité. Die bevestigen dat het gaat om rechtstreekse deelname aan militaire operaties.³⁰⁷ Directeur-generaal Rulot verbiedt zijn personeel de wagens met

³⁰⁵ PV ondervraging Rulot dd. 16 december 1944, *Dossier C: Déclarations et productions de M. Rulot, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB

³⁰⁶ Brief Rulot aan de Hauptverkehrsdirektion dd. 23 augustus 1943 en 12 februari 1944, Brief Henning aan de Hauptverkehrsdirektion dd. 13 september 1943, *nr. 756, E-2.02, Beleidsdocumenten NMBS WOII*, Archief van de NMBS

³⁰⁷ Consultation du 6 avril 1943, *Dossier Wagens de D.C.A. dans les trains, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 2*, Arch. NMBS/SNCB; Principaux chefs d'accusation à charge de M. Rulot, Directeur Général de la SNCB, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB; PV zitting B.C. 19 maart 1943, B.C. Notulen doos 2 1937-1941, Arch. NMBS/SNCB.

Duits luchtafweerschut te integreren in treinstellen en voort te trekken. Hij dreigt zelfs impliciet met het opblazen van de samenwerking.³⁰⁸ Uiteindelijk wordt een halfbakken compromis bereikt, dat in de praktijk waarschijnlijk betekent dat de Duitsers dit ongecontroleerd kunnen blijven doen. De NMBS is niet bij machte de Duitsers tegen te houden. Na de arrestatie van Rulot in februari 1944, zal deze praktijk nog uitbreiden.³⁰⁹ Het illustreert als dusdanig ook de feitelijke macht van de Duitse bezetter. Waarom protesteert Rulot wel tegen deze maatregel en niet tegen de bredere militaire prestaties of leveringen? Dat komt waarschijnlijk ten eerste omdat hier de veiligheid van het personeel rechtstreeks in het gedrang komt en ten tweede omdat intussen de bezettingscontext is veranderd. Rulot heeft zelf ook een mentale evolutie meegemaakt en is in 1943 de dictatoriale en onbetrouwbare houding van de HVD beu.

5.1.4. Andere openlijke weigeringen van de directie zijn de weigering om personeel te ontslaan dat door het Duitse militaire gerecht is veroordeeld, om volksvertegenwoordigers en senatoren te laten betalen voor hun treinrit, om dossiers van gesanctioneerd personeel aan de Duitsers door te geven en om het personeel paspoortcontroles te laten uitvoeren.³¹⁰

5.1.5. Qua reële impact is de belangrijkste beleidsmatige vorm van 'tegenstand' – de term verzet is hier niet van toepassing – het aanwervingsbeleid en het sociale beleid van de NMBS. Het bedrijf zal tijdens de bezetting ongeveer 25.000 personeelsleden extra aanwerven, waarvan de meerderheid strikt genomen niet nodig is.³¹¹ Het aantal personeelsleden stijgt tot 97.862 in het voorjaar van 1944 tegenover 72.556 in 1939.³¹² Er worden dus aanwervingen gefinancierd waar geen nood aan is.³¹³ Bij de duizenden aanwervingen, zijn er ook universitaire studenten en seminaristen die op die manier hun studie kunnen voortzetten.³¹⁴ Het aanwerven van personeel met valse papieren is geen zeldzaamheid. Soms worden ook ondergedoken personeelsleden onder een valse naam opnieuw aangeworven. Het doel van die politiek, in lijn met de Galopin-doctrine, is het voorkomen van de deportatie van Belgische arbeidskrachten. Vanuit die optiek is de tewerkstellingspolitiek van de NMBS een succes te noemen. Tijdens de hele bezetting worden 3907 personeelsleden gedeporteerd voor de

³⁰⁸ Brief van Rulot aan de HVD dd. 24 maart 1943, *Dossier Wagons de D.C.A. dans les trains, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 2*, Arch. NMBS/SNCB.

³⁰⁹ (1132 miljoen BEF eind 1944) wordt volledig door de staat gedragen..

³¹⁰ Nota 'Divers' door Rulot, *Archieven Nolet de Brauwere (AA807)*, CegeSoma/Rijksarchief

³¹¹ Rulot aan de minister van Communicatie dd. 29 januari 1951, *Relations avec le ministère des Transports, Nr. 127 Fonds Hermann*, Rijksarchief Namen.

³¹² Madelaine Jacquemin, *Inventaire*, 10.

³¹³ PV ondervraging Paul Nolet de Brauwere van Steeland, dd. 30 januari 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins'*, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

³¹⁴ Brief van de beroepsassistenten aan minister Pierlot dd. 2 oktober 1944, *Dossier nr. 6153, Bomans*, SNCB-RA.

verplichte tewerkstelling.³¹⁵ Dat is een relatief gering aantal vergeleken met de instroom. Deze politiek betekent een grote extra kost voor het bedrijf. Vooral het feit dat het bedrijf dit verkocht krijgt aan de Duitsers is opmerkelijk. Enkele directieleden spreken na de bevrijding over een stilzwijgend akkoord met de Duitsers vanaf eind 1942, wat erop neerkomt dat de bezetter de inzet van NMBS-personeel in Duitsland laag houdt op voorwaarde dat de NMBS mensen blijft aanwerven in België om de productie en het vervoer op peil te houden.³¹⁶ De tewerkstellingspolitiek is een overwinning van Rulot. De prijs die daarvoor betaald wordt, is de verhoogde dienstverlening voor de Duitsers in België.

5.1. Besluit: De directeur-generaal uit veel protesten tegen Duitse orders tussen 1942-1944 en weigert ondanks grote druk bepaalde Duitse maatregelen uit te voeren. Hij zoekt daarbij altijd dekking van de raad van bestuur en meestal ook de secretarissen-generaal. Hij weigert vooral mee te werken wanneer de belangen van het personeel in het gedrang komen, zoals de verplichte tewerkstelling of de veiligheid van het personeel. Zijn toenemende protesten hebben zeker ook te maken met de evolutie van de globale bezettingscontext in 1942.

5.2. Georganiseerd verzet binnen het bedrijf

5.2.1. Na de oorlog worden 6.799 personeelsleden of 6,9% van het personeelsbestand erkend als verzetslid.³¹⁷ Het verzet staat met andere woorden sterk binnen de NMBS. Dit hoge aantal laat zich verklaren door de prioritaire focus van het verzet op de spoorwegen maar het is ook indicatief voor de onvrede van een groot deel van het personeel over de samenwerkingspolitiek van het bedrijf. De eerste grote belangrijke verzetsvorm rond het spoor, zijn de inlichtingen. Het bureau van de dienstregeling is tegen 1943 volledig geïnfiltrerd door verzetsmensen. Zij geven meteen de inlichtingen over het Duitse vervoer door via de inlichtingsdiensten. Diverse directieleden zijn daarvan op de hoogte.³¹⁸ De tweede grootste verzetsvorm zijn de sabotages. Een betrouwbaar cijfer van het aantal sabotages in en rond het spoor, is onmogelijk te geven: het hangt volledig af van de manier waarop wordt geteld. De kleine sabotagedaden nemen in 1941 en zeker in 1942 sterk toe.³¹⁹ Van

³¹⁵ PV ondervraging Rulot dd. 16 december 1944, *Dossier C: Déclarations et productions de M. Rulot, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

³¹⁶ PV dd. 19 december 1944, verklaring Bunnan, Dessy, Bomans, *Dossier nr. 6153, Bomans*, SNCB-RA; PV ondervraging Rulot dd. 16 december 1944, *Dossier C: Déclarations et productions de M. Rulot, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

³¹⁷ Madelaine Jacquemin, *Inventaire (...)*, 12.

³¹⁸ Brief hoofdinspecteur Tack dd. 19 februari 1946 aan de onderzoekscommissie, *Dossier nr. 6229, Brixhe Emiel*, SNCB-RA.

³¹⁹ Brief aan Nolet de Brauwere dd. 28 oktober 1944 over de gevallen Lambotte en Paques, *Dossier nr. 4503, Lambotte Fernand*, SNCB-RA.

55 grote sabotages in augustus 1943, stijgt dat aantal naar 241 in november 1943.³²⁰ De sabotages worden ook efficiënter uitgevoerd. Tijdens de winter van 1943-1944 spitst het verzet zich toe op de belangrijkste knooppunten. Ook de vormingstations met hun complex wisselsysteem en de werkplaatsen zijn belangrijke doelwitten. De belangrijkste *hotspots* zijn de regio rond Ath in het noorden van Henegouwen (van waaruit veel treinen met bouwmaterialen en arbeiders vertrekken naar de militaire verdedigingswerken aan de kust), de streken rond Bergen, Charleroi en Doornik (een knooppunt van kolentransporten) en tot slot het Luikse gebied (vooral erts- en kolentreinen). Tegen de lente van 1944 wordt veel gesaboteerd in de Ardennen, onder meer tegen houtransporten. Ook de Duitse troepen en wapentransporten zijn belangrijke doelen. In november 1943 worden 103 spoorlijnen onbruikbaar gemaakt en 32 locomotieven vernield. Diezelfde maand gaan door aanslagen 52 ertstreinen met een lading van 48.160 ton verloren.³²¹ Onder de categorie 'sabotage' worden door de NMBS zelf voor de hele bezetting 3193 sabotagedaden opgenomen. In 1941 gaat het om 16 sabotages, in 1942 om 137 en in 1943 om 880. In 1944 gaat het om 2160 sabotages, waarvan 1501 tussen juni en augustus.³²² Enkel in de maand maart 1944 wordt door de Duitsers een verlies van 183.000 ton erts genoteerd door aanslagen.³²³ In 1944 nemen uiteraard ook nog eens de geallieerde bombardementen toe.

5.2.2. Het belangrijkste voorbeeld van een aparte verzetsorganisatie bij de NMBS, is de zogenaamde Groep CF (wat staat voor 'Chemin de Fer'). Die groep wordt in november 1941 gesticht door Georges Ronval, technicus en diensthoofd bij de NMBS. De groep staat in contact met verschillende gewapende verzetsgroepen en inlichtings- en actiediensten en telt tegen 1943 ongeveer 350 leden, in hoofdzaak personeelsleden van de NMBS.³²⁴ Vooral in de regio rond Bergen staat de groep sterk. Dit netwerk houdt zich bezig met tal van activiteiten, met name sabotage en inlichtingen. Ze spelen een belangrijke rol in de totale transparantie van het Duitse vervoer in de inlichtingen aan de geallieerden.³²⁵ Rond september-oktober 1943 wordt deze aparte spoorweggroep Groep CF geïntegreerd in de Groep G, een landelijke verzetsorganisatie gespecialiseerd in sabotages.

³²⁰ Willem Clemens Meyers, Frans Selleslagh, *"De vijand te lijf": de Belgen in het verzet*, Antwerpen/Amsterdam, 1984 (76).

³²¹ Idem, 76

³²² *Statistiques des actes de sabotage, direction du service des dommages de la SNCFB*, AA69, Cegesoma/Rijksarchief.

³²³ Willem Clemens Meyers & Frans Selleslagh, *De vijand te lijf*, 76-77.

³²⁴ Brief Georges Ronval aan De Beukelair, dd. 21 maart 1947, AA977/ CF25/Georges Ronval, Cegesoma/Rijksarchief.

³²⁵ Voor een uitgebreide casestudie van deze verzetsorganisatie: Florence Matteazzi, '«Qui s'y frotte, s'y pique». Aperçu de la résistance au sein de la SNCB durant la Deuxième guerre mondiale', in *BTNG*, (te verschijnen in 2024) ; Getuigenis 25 februari 1951, AA977/ CF25/Georges Ronval, Cegesoma/Rijksarchief.

5.2.3. Gebaseerd op de steekproef voor de regionale groepen Luik (met 1201 erkende verzetsmensen bij het personeel), Bergen (1118 erkende verzetsmensen bij het personeel), de kleinere groep Brussel (349 erkende verzetsmensen bij het personeel) en het verzetspersoneel in de regio Mechelen, Leuven, Tienen en Landen (284 personeelsleden) kunnen we algemene conclusies trekken.³²⁶

Een eerste kenmerk is dat het gaat om gefragmenteerd verzet met veel verschillende organisaties die naast elkaar werken.³²⁷ In de groepen Luik-Bergen-Brussel zijn maar liefst 25 verschillende verzetsorganisaties actief. Dat geldt ook voor de regio Mechelen. Wat bij de drie groepen opvalt is dat het gaat om mensen met een lange verzetsstaat en dus een relatief vroeg engagement in het verzet: 68% was tussen twee en drie jaar actief in het verzet en 30% zelfs tussen drie en vier jaar. Bij de drie groepen gaat het beroepsmatig vooral om machinisten en treinbegeleiders (12%), seingevers (5%), opstellers (5,9%), klerken (5,6%), rangeermachinisten (4,3%), chauffeurs (3,5%) en postbedienden (3,1%). Interessant is ook dat maar liefst 47% van deze verzetsmensen al minstens 20 jaar voor de NMBS werkte, wat aantoont dat ook het personeel dat intussen vergroeid was met het bedrijf zich engageerde. Het gaat om relatief oudere mensen, tenminste in vergelijking met de gemiddelde leeftijd van Belgische verzetsmensen in het algemeen. Ruim de helft (57%) is in 1942 tussen de 37 en 50 jaar oud.

5.2. Besluit: Het georganiseerde verzet staat heel sterk in het bedrijf en is ook diep vertakt, met 6,9% van het personeelsbestand dat na de oorlog officieel wordt erkend als verzetslid. Het verzet blinkt uit in sabotage en vooral ook inlichtingen over Duits verkeer. Het gaat om decentrale en relatief gefragmenteerde netwerken die naast elkaar werken. De meerderheid van de verzetsleden is iets ouder personeel dat al langer voor het bedrijf werkt.

5.3. Dagelijks verzet en de Galopin-doctrine

5.3.1. De NMBS vormt op die manier een concreet voorbeeld van hoe de Galopin-doctrine in de praktijk kan worden toegepast door een systeem van verlaagd rendement. De NMBS is een opvallende combinatie van centralistisch (zelfs autoritair) bestuur en een decentrale (zelfs gefragmenteerde) uitvoering. Hoewel in grote organisaties op zich niet abnormaal, leidt dat tijdens de bezetting tot een dubbelzinnige situatie. Het besef groeit geleidelijk in het bedrijf dat er naast de officiële werkelijkheid van instructies en berichten een andere realiteit bestaat, die

³²⁶ Florence Matteazzi, *Qui s'y frotte, s'y pique*; Ruben Lateur, *Het verzet*.

³²⁷ Voor deze cijfers, zie: Florence Matteazzi, *Qui s'y frotte, s'y pique*.

misschien wel meer legitimiteit heeft. De Galopin-doctrine wordt dus decentraal toegepast; binnen diensten en netwerken. Geleidelijk groeit zo een alternatieve schaduwrealiteit die onder de neus van de Duitsers sabotages en vertragingen als een structureel systeem installeert. Dat schaduwbedrijf toont een complexe realiteit vol genuanceerde menselijke relaties, die eigenlijk op microniveau van de concrete werkvloer onderzocht moet worden.

5.3.2. Vanaf de winter van 1942 en 1943 kantelt de militaire context en passen de meeste mensen hun houding aan. De twee laatste bezettingsjaren heeft het bedrijf zwaar te lijden onder geallieerde bombardementen en aanslagen. Het spoorwegverkeer militariseert en de NMBS wordt meer een deel van de militaire strijd. Er zijn diverse problemen.

(a) De NMBS kan als werkgever niet langer de veiligheid waarborgen van het personeel. Waar het verplichten van het personeel om Duitse diensten uit te voeren voordien al delicaat was, wordt dat in 1943 helemaal problematisch.

(b) Het herstel van alle schade zorgt voor een extra belasting voor het personeel. De Duitsers leggen in dit kader steeds zwaardere arbeidsvoorwaarden op zonder de toestemming van de NMBS.³²⁸ De HVD gebruikt daarvoor de Duitse Verordening van 13 oktober 1942 die stelt dat in een noodtoestand tijdelijk afgeweken kan worden van de arbeidswetgeving.

(c) Er zijn ook aanwijzingen dat de Duitse bezetter de controle verliest. Duitse verantwoordelijken van werkplaatsen die de quota niet halen worden door Berlijn snel vervangen, terwijl het Belgisch personeel op post kan blijven.³²⁹ Daarom ook dat HVD gedwongen is haar eigen personeel terug op te voeren in 1944 van 10.000 naar 18.000 mensen.³³⁰

5.3.3. In het dagelijks functioneren van een mastodontbedrijf als de NMBS bestaan veel mogelijkheden tot gelegenheidsverzet. Het nieuwe beheerssysteem van juni 1941 heeft een paradoxaal effect: naast een hechtere samenwerking, creëert het ook de voorwaarden voor verzet. Dat kan gaan van het kwijtraken van materieel, het een foute bestemming geven, kleine sabotages bij het herstellen van een locomotief, het saboteren van seinen, opzettelijke vertragingen, verzetsberichten verstopten in officiële communicatie, het verstopten van gereedschap in gevangentruinen, het

³²⁸ PV vergadering HVD met de NMBS-directie dd. 5 juni 1944, *Dossier nr. 9430, Vertongen*, SNCB-RA; *Dossier nr. 4183, Challe H.J.J.*, SNCB-RA.

³²⁹ 'Rapport relatif aux difficultés rencontrées pendant l'occupation allemande par M. Bertrand (277)', *Dossier Nr. 4122, Bertrand L.J.Gh.* SNCB-RA; Brief Resch aan Bertrand dd. 29 september 1945, *Dossier Nr. 4122, Bertrand L.J.Gh.*, SNCB-RA; Zitting onderzoekscommissie 3 december 1946, verklaring mr. Bertholet, *Dossier nr. 4694, Puissant Franz Alfred*, SNCB-RA.

³³⁰ Absetzungsbericht für den Bezirk der HVD Brüssel, *R 5-ANH. I/101 Bd. 5, Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen 1940 bis 1944, 1940 - 1954*, Bundesarchiv Berlin.

niet melden van onderduikers of vluchtelingen die stiekem met de trein meereisden enzovoort. Een andere vorm van dit soort dagelijks gelegenheidsverzet, is het Duitse vervoer vertragen door er geen prioriteit aan te verlenen. Dit soort gelegenheidsverzet hangt sterk af van de specifieke situatie. Er is immers veel controle op de werkvloer. Om bepaalde sabotages te vermommen als ongevallen, is de steun van de collega's nodig. Het saboteren van locomotieven kan ook een negatieve impact hebben op het Belgische vervoer. Dagelijks moet de juiste combinatie gevonden worden in kleine sabotages, een strategisch beheer van het materieel en de *dienstregeling*.

5.3.4. Een vorm van sabotage is het niet toepassen van sancties. Belangrijker is de steun voor het groeiende absentisme onder het personeel vanaf 1943. Personeel dat zich ziek meldt, neemt in 1944 epidemische proporties aan. In de groep Mons, gaat het op een bepaald moment om ca. 40% van het personeel. Een brief van de *Militärverwaltung* van mei 1944 spreekt zelfs over een afwezigheid wegens ziekte van 70% van de machinisten.³³¹ Binnen het bedrijf heerst tegen 1943 een algemeen en stilzwijgende akkoord om deze afwezigen te steunen. Dat impliceert ook fraude van de medische attesten of van het tikkloksysteem. In 1944 weigert de directie vlakaf om de Duitsers toegang tot de namenlijsten te geven. Leidinggevenden steunen op veel diensten ook het verzetsengagement van hun personeel, door hen materieel te steunen of alibi's te bezorgen. In de praktijk wordt dus vanaf 1943 verwacht van (leidinggevend) personeel dat ze zelf het juiste evenwicht vinden tussen voldoende productiviteit en sabotages.

(a) De algemene directie is zeker in 1944 betrokken bij het globale systeem van vertragingen en rendementsverlaging. Op 17 mei 1944 (na de arrestatie van Rulot) beslissen diverse directieleden bijvoorbeeld in clandestien overleg met de Generale Maatschappij om de herstellingswerken aan infrastructuur na bombardementen bewust te vertragen. Vooral het herstel van spoorwegbruggen wordt vertraagd zodat tanks moeilijker vervoerd kunnen worden

(b) Alle verklaringen en naoorlogse onderzoeken bevestigen die systematische productiviteitsverlaging vanaf 1943. Welke impact dit globaal heeft op de output is moeilijk te becijferen. De cijfers variëren ook per regio of dienst. De cijfers zijn onmogelijk te reconstrueren omdat de officiële cijfers onbetrouwbaar zijn. De werkuren worden vervalst.³³² De naoorlogse onderzoekscommissie stelt vast dat de productiecijfers door de Duitsers zelf vervalst werden om aan Berlijn goede resultaten te tonen. Volgens Dufour is het productieschema van Salzinnes in 1943 en 1944 op ongeveer 50% van de reële capaciteit.³³³ De productie van de werkplaats in Salzinnes

³³¹ Brief van de *Militärverwaltung* aan de NMBS-directie dd. 24 april 1944, Nr. 756, E-2.02, *Beleidsdocumenten NMBS WOII*, Arch. NMBS/SNCB

³³² Onderzoekscommissie PV dd. 6 juni 1946, *Dossier nr. 4748, Schepers René*, SNCB-RA.

³³³ 'Déclaration Dufour (nr. 25)', *Dossier nr. 4328, Dufour Paulin*, SNCB-RA.

valt volgens een andere schatting tegen 1943-1944 terug tot slechts 30% tegenover 1939.³³⁴ In de werkplaatsen in de groep Luik bijvoorbeeld, vallen de cijfers vooral vanaf mei 1944 plots heel sterk terug, soms met 50%.³³⁵ De verdediging van Directeur Materieel (vanaf begin 1943) Chantrell gebruikt ook het cijfer van 30% van de productiviteit in de werkplaatsen.³³⁶ Dat komt overeen met de houding van veel andere grote bedrijven of sectoren. De Belgische staalindustrie produceert tijdens de bezetting slechts 25% van het vooroorlogse cijfer met globaal hetzelfde aantal werknemers.³³⁷ De totale verwerkende industrie zou in 1942 voor 70% voor de Belgische markt produceren en slechts voor 26% voor Duitsland (4% naar andere landen). Hoewel door gebrek aan betrouwbare cijfers en de grote lokale variatie per dienst een globaal cijfer moeilijk te geven is, lijkt het erop dat de NMBS tijdens de bezetting dus wel op de lijn blijft zitten van de Galopin-doctrine wat betreft output, rendement en vervoer.

5.3. Besluit: De NMBS is een mooi voorbeeld van een praktische toepassing van de Galopin-doctrine op de werkvloer. Binnen verschillende lokale diensten en afdelingen worden de productie en de dienstverlening vanaf 1943 systematisch laag gehouden, door kleine sabotages, vertragingen, massaal absentisme en fraude met de werkuren en de cijfers van output. De exacte economische impact hiervan is onmogelijk exact te berekenen, ook omdat officiële cijfers niet betrouwbaar zijn. Ongetwijfeld treden regionale verschillen op. Niettemin lijken de schattingen erop te wijzen dat de NMBS door dit decentraal toegepaste systeem zeker onder de opgelegde maximumgrens van de Galopin-doctrine blijft.

5.4. Waarom geen verzet tegen de deportaties?

Hoe kunnen we verklaren dat ondanks het sterke verzet in en rond de NMBS er geen directe weerstand is tegen het uitvoeren van de deportatietreinen?

5.4.1. De NMBS ziet de deportatietreinen als een klein deel van de veel grotere categorie transporten in het belang van Duitsland, wat de NMBS meestal 'militaire treinen' noemt. De NMBS aanvaardt al in 1940 dat ze dit soort transporten zal uitvoeren, als een onvermijdelijke prijs voor de samenwerking met de Duitsers in het belang van de Belgische bevolking. Op basis van die stilzwijgende beslissing, accepteert de NMBS vervolgens ook andere niet-legale Duitse bevelen uit te voeren. Op het moment dat deportatietreinen worden geïntroduceerd, is voor velen de cruciale grens al gepasseerd. De geleidelijke opstap naar deportatietreinen wordt

³³⁴ Zitting onderzoekscommissie dd. 11 juni 1946, *Dossier nr. 4748, Schepers René, SNCB-RA.*

³³⁵ 'Mémoire répondant aux divers faits qui me sont reprochés (...)', *Dossier nr. 4580, Marechal E., SNCB-RA.*

³³⁶ 'Conclusions pour M. Chantrell, directeur inculpé', *Dossier nr. 4184, Chantrell Augustin, SNCB-RA.*

³³⁷ Michaël De Vlaminck & Luc De Vos, *De Belgische industriëlen*, 135

vervolgens zelfs niet meer in vraag gesteld. Het is dus een schoolvoorbeeld van een graduele radicalisering die kan plaatsvinden in een blind bureaucratisch proces. Wat de reacties waren van het gewone personeel dat de deportatietreinen moet uitvoeren, is niet meer na te gaan. Het lijkt waarschijnlijk dat er enkel voor de Duitsers 'betrouwbaar' personeel geselecteerd wordt voor deze opdrachten. Een principiële protest komt er in elk geval nooit.

5.4.2. Waarom beseft de NMBS niet dat het hier om een bijzondere categorie van diensten gaat? De speciale treinen zijn voor het bedrijf tijdens de bezetting een onbelangrijk en zelfs onzichtbaar dossier tussen de vele 'echte' problemen. Andere strijdpunten en belangen zijn voor het bedrijf veel belangrijker. Het feit dat de deportatietreinen ook na de oorlog nooit worden vermeld in de zuiveringsbronnen, onderstreept dat het hier niet gaat om een bewuste geheimhouding maar wel een onverschilligheid, of liever: een onvermogen om dit als een belangrijk en specifiek iets te herkennen. Het gaat hier dus ook niet noodzakelijk om xenofobie tegenover buitenlandse Joden en Roma, een element van verklaring dat werd benadrukt in het onderzoek 'Gewillig België' uit 2007. De NMBS heeft dezelfde houding tegenover de deportatietreinen van verzetsmensen en verplicht tewerkgestelden.

5.4.3. Waarom treedt het georganiseerd verzet tijdens de bezetting dan niet op tegen deportatietreinen? Het belangrijkste deel van het antwoord is waarschijnlijk dat het stoppen van deportatietreinen door de meeste verzetsgroepen werd beschouwd als te gevaarlijk, te onpraktisch en globaal het risico niet waard. Het verzet moet tijdens de bezetting altijd een moeilijke kosten-baten analyse maken van de inzet van schaarse mensen en middelen, de gevaren en de resultaten. De prioriteit van het verzet ligt bij de acties tegen het zuiver militaire vervoer: Duitse bevoorrading en troepentransporten. Dit wordt bevestigd door het onderzoek over het verzet in de cruciale regio Mechelen, Leuven, Tienen en Landen.³³⁸ Ondanks de aanwezigheid van veel verschillende verzetsgroepen in deze regio's, blijkt een specifieke sabotage van deportatietreinen helemaal geen prioriteit. De voorkeur gaat naar kleinere sabotages in de werkplaatsen en de (militaire) inlichtingen. Grote, spectaculaire aanslagen blijven in deze regio tot het einde van de bezetting een zeldzaamheid. Hoewel het saboteren van de verplichte tewerkstelling eind 1942 één van de grootste prioriteiten van het verzet wordt, richt de sabotage zich op het proces van de tewerkstelling, zoals overvallen op gemeentehuizen en arbeidsbureaus. De deportatietreinen zelf zijn niet het gemakkelijkste doelwit in het hele systeem. De Duitse bewaking en de veiligheidsvoorschriften zijn zeker bij de *Sonderzüge* uitzonderlijk streng. Een groot vuurgevecht is haast onvermijdelijk. Een trein saboteren van binnenuit, laat staan tegenhouden, brengt ook het personeel in gevaar. En als een grote groep gevangenen weet te ontsnappen: waar moet deze groep dan opgevangen worden? Wat de deportatietreinen betreft, blijft het daarom bij 'klein verzet'. In hoeverre NMBS-

³³⁸ Ruben Lateur, *Het verzet*.

personeel meewerkt aan het verbergen van gereedschappen onder het stro van de goederenwagens of het niet goed afsluiten van de deuren is niet te bepalen.³³⁹ De gereedschappen lijken overwegend door mensen uit de Dossinkazerne zelf te zijn binnengesmokkeld.³⁴⁰ Dat geldt ook voor het bewust trager tijden door machinisten zodat mensen kunnen ontsnappen. Dit wordt vaak vermeld in naoorlogse verklaringen, maar is onmogelijk te controleren. Tot slot moet ook het gebrek aan kennis over de uitroeiing van Joden en Roma worden vermeld. De geheimhouding rond het uitroeiingsprogramma heeft het zeker gemakkelijker gemaakt om bewust of onbewust weg te kijken.

5.4. Besluit: Er is bij het verzet binnen en buiten de NMBS weinig tot geen animo voor rechtstreeks aanvallen op deportatietreinen. Dit soort aanvallen worden beschouwd als gevaarlijk en onpraktisch. Het verzet richt zich op Duits militair vervoer en ook de zwakkere schakels in het Duitse systeem van uitbuiting.

5.5. De houding van de directie tegenover het verzet

5.5.1. Zeker vanaf 1943 ondersteunt de directie stilzwijgend het georganiseerd verzet. Een belangrijk deel van de directie en het leidinggevende kader engageert zich ook zelf in het georganiseerd verzet. Dat geldt zelfs voor de grootste voorstanders van loyale samenwerking met de Duitsers: Rulot en Bomans. Bij de administratie van de directies (inclusief de centrale directie) en de leidinggevende kaders kon Florence Matteazzi 335 erkende verzetsmensen identificeren, inclusief Rulot, Bomans, Henning en Brahy (de groepschef van Charleroi). Het gaat bij die administraties vooral om opstellers (administratief bedienden, 20,84%) en klerken (16,61%). Bijna 8% waren inspecteurs. Het gaat voor 53,7% om oudgedienden bij de NMBS met een staat van dienst van ruim 20 jaar. Het verzet stond het sterkst bij de directie Financiën (32% van de 335 geïdentificeerde mensen), gevolgd door de Personeelsdirectie (16%) en de directie Materieel (13,9%). Binnen de kleine algemene directie worden naast Rulot en Bomans ook nog tien andere personeelsleden erkend als verzetsmensen. De meeste leden van de directies en leidinggevende diensten behoorden tot het Geheim Leger (17,5%), de inlichtings- en actiediensten (16%), de Patriottische Milities (15%) en de Gewapende Partizanen (10,6%).

5.5.2. De directeur-generaal blijft formeel altijd tegenstander van bewuste sabotages door het personeel. Helemaal onlogisch is dat niet. Hij kan in zijn positie sabotages niet openlijk goedkeuren. Verschillende leden van het hoger kader beweren na de bevrijding ook dat alle dreigende omzendbrieven en berichten aan het personeel

³³⁹ Laurence Schram, *Dossin*, 239-240.

³⁴⁰ Idem, 235-237; Daniel Weyssow, Jo Struyven, Roland Baumann, *Paysages d'évasion*, 30.

vooral zijn bedoeld om de Duitsers tevreden te houden.³⁴¹ Hier zit een kern van waarheid in, in die zin dat Rulot en zijn omzendbrieven tegen sabotages snel legitimiteit verliezen. Het besef dat iedereen zijn eigen individuele keuze moet maken, is wellicht voor een groot deel van het personeel snel duidelijk. Niettemin is Rulots houding tegenover sabotages ondubbelzinnig: personeelsleden mogen om 'gewetensbezwaren' ontslag nemen maar het personeel dat ervoor kiest in dienst te blijven en dus betaald te worden, moet de dienst ook strikt uitvoeren.³⁴² Op dat punt verwijderd hij zich eind 1942 geleidelijk van een groot deel van zijn eigen bedrijf. Maar zelfs directeur-generaal Rulot raakt betrokken bij het verzet. Rulots verzetsengagement moet in de veranderende context geplaatst worden en in de mentale evolutie die hij doormaakt. Hij heeft mogelijk al heel vroeg verzetscontacten.³⁴³ Hij zou naar eigen zeggen al vroeg gepleit hebben voor een bombardement op de werkplaats in Mechelen.³⁴⁴ Misschien kan Rulot dit voor zichzelf legitimeren omdat de verantwoordelijkheid 'uit handen' wordt gegeven en aan de geallieerden wordt gelaten. Rulot wordt in 1942 aangeworven bij de verzetsorganisatie Nationale Koninklijke Beweging (NKB).³⁴⁵ Veel verzetsactiviteiten lijkt hij niet te hebben ondernomen. Rulot heeft wel veel andere verzetscontacten, waaronder met zijn zoon, Jacques Rulot, die eerst lid is van het Belgisch Legioen (later Geheim Leger) en daarna van de Gewapende Partizanen.³⁴⁶ Ook directeur Nachtergaele is in 1944 ook betrokken bij plannen (die nooit gerealiseerd worden) van de dienst Boucle om het spoorwegverkeer lam te leggen.³⁴⁷

5.5.3. Het belangrijkste verzetsnetwerk op directieniveau is zonder twijfel het netwerk rond personeelsdirecteur Paul Nolet de Brauwere van Steeland, die al eind augustus 1940 al lid wordt van de inlichtingendienst Zéro en vanaf september 1941 van de dienst Luc-Marc.³⁴⁸ Hij bouwt een ruim verzetsnetwerk uit binnen en rond de NMBS, onder meer met vier leden van de Belgische delegatie bij de EBD waaronder

³⁴¹ PV getuigenverklaring Paul Louis Nicolas Ghilain, dd. 3 maart 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB; PV ondervraging Rulot dd. 16 december 1944, *Dossier C: Déclarations et productions de M. Rulot, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

³⁴² Principaux chefs d'accusation à charge de M. Rulot, Directeur Général de la SNCB, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

³⁴³ Brief Henriquet aan Van Geyt (hoofd onderzoekscmissie) dd. 20 februari 1945, *Temoins interpellés à la demande de M. Rulot, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

³⁴⁴ Antwoorden van mr. Pinsart (D/B 11fi), *Temoins interpellés à la demande de M. Rulot, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB; Brief van A. De Schryver aan Van Geyt, dd. 20 februari 1945, *Temoins interpellés à la demande de M. Rulot, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB

³⁴⁵ Florence Matteazzi, *Qui s'y frotte, s'y pique*.

³⁴⁶ Jacques Rulot, biographie, 5 december 1946, *Dossier de reconnaissance Partisans armés, nr. 300*, Verzetsmuseum Anderlecht.

³⁴⁷ Dossier 'activités patriotiques', *Dossier nr. 4628, Nachtergaele Robert*, SNCB-RA.

³⁴⁸ Florence Matteazzi, *Qui s'y frotte, s'y pique*.

René Henning, die na de bevrijding een tijd de directeur-generaal zal worden. Ook Maurice Dauby, vanaf mei 1942 hoofd van het Belgische bureau van de dienstregeling bij de EBD, is lid van dit netwerk. Het netwerk is strategisch vertakt in diverse kaders en blinkt uit in het doorgeven van inlichtingen. Ze dragen in grote mate bij tot het grote inzicht in het Duitse vervoer op het Belgische net van de geallieerden.

5.5.4. De in 1941 opgerichte Sociale Dienst speelt vanaf 1942 een belangrijke rol in de financiële en materiële steun aan onderduikers en het verzet, vooral de Gewapende Partizanen, de Nationale Belgische Beweging en het Geheim Leger.³⁴⁹ Dit impliceert schriftvervalsing en een zwarte boekhouding en het opkopen van voedsel op de zwarte markt. Het verstrekken van valse papieren duurt tot april 1944, wanneer de Sipo-SD achter de praktijk komt.³⁵⁰ Het hoofd van de Sociale Dienst Bomans draait vanaf november 1943 mee in een inlichtingennetwerk.³⁵¹

5.5. Besluit: Het georganiseerd verzet stond ook sterk bij de verschillende directies, vooral de personeelsdirectie en de financiële directie. Dat leidt tot grote tegenstrijdigheden: Narcisse Rulot die sabotages door het personeel afkeurt, wordt zelf lid van het verzet en bereidt een nationale staking voor; Jean-Louis Bomans die de vrijwillige arbeid in Duitsland steunt maakt zijn Sociale Dienst tot een instrument voor de steun aan het verzet. In algemene zin, krijgt het uitgebreide verzet in het bedrijf vanaf 1942-1943 semi-openlijk de steun van het leidinggevende kader.

5.6. Aandeel van het Duitse vervoer en de Galopin-doctrine

5.6.1. Tijdens de eerste twee weken van maart 1941 is ongeveer 25% à 26% van het verkeer op Belgisch grondgebied in opdracht van de Duitse bezetter (afhankelijk van de berekeningsmethode). Wat opvalt is dat het Duitse treinverkeer in België daarna terugvalt. Wat het aantal kilometers betreft, zit in 1942 en 1943 zit het aandeel bijna altijd onder de 15% om pas in maart 1944 terug te stijgen. Berekend op de kosten, krijgen we een iets hoger gemiddeld aandeel van het Duits vervoer van 17% in 1941-1944 (na de piek van maart 1941 en voor de piek van mei-juni 1944). Hoewel het speculatie blijft, lijkt de reden voor de hand te liggen: veel rollend materieel wordt vanaf mei en juni 1941 prioritair ingezet voor de oorlog in het oosten. In juni en augustus 1944 bereiken we een nieuwe piek berekend op het aantal kilometers van respectievelijk 18% en 21%. Berekend op de kosten, krijgen we een veel hoger getal

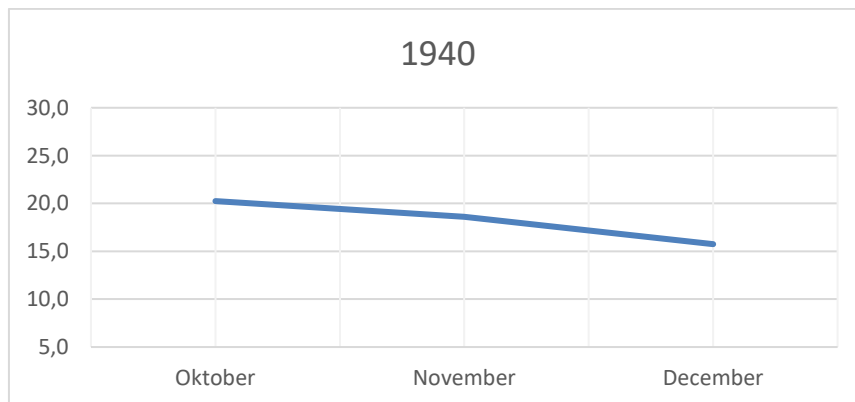
³⁴⁹ 'Mémoire pour messieurs les président et membres de la Commission de Révision', Dossier nr. 6153, Bomans, SNCB-RA; Rapport Claeys dd. 14 februari 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

³⁵⁰ Paul Van Heesvelde, *Vous considérant*, 481.

³⁵¹ Persoonsdossier Jean-Louis Bomans (B195 D4018), *Archieven Inlichtings- en Actiediensten (AA1333)*, CegeSoma/Rijksarchief.

voor de piek van de zomer van 1944 met 34% en 35% in mei en juni 1944.³⁵² Het aantal treinen en het vrachtgewicht nemen dus toe maar niet noodzakelijk de afgelegde kilometers, die onder controle blijven. Het vervoer schuift dus naar het oosten. Dat vertegenwoordigt in absolute cijfers natuurlijk nog altijd een enorm aantal. Volgens een Duitse brief vertrekt uit het gebied van de WVD (vanaf juni 1942 HVD) Brussel maandelijks 5 tot 6 miljoen ton 'AWI-Güter' (wat 'Allgemeine Wirtschaftstransporte' zijn), terwijl dat voor het gebied van de WVD Parijs steeds onder het miljoen ton blijft.³⁵³ Merken we hierbij wel op, dat bij het Brusselse gebied dus ook de Franse industriële departementen Nord en Pas-de-Calais horen, niet enkel België.

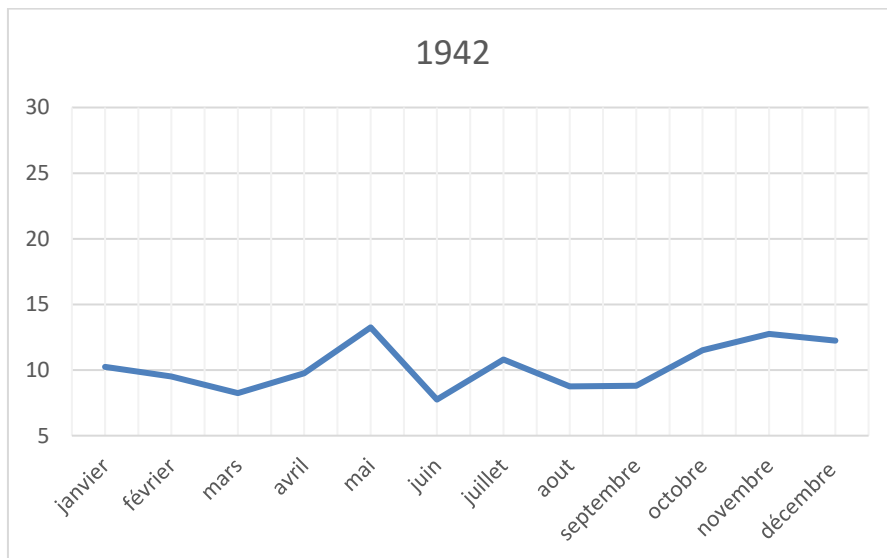
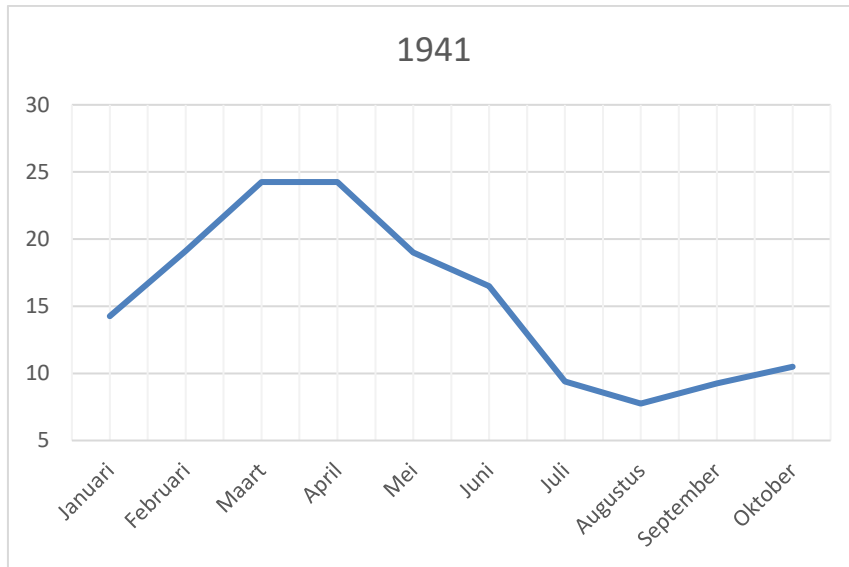
**Grafieken evolutie van het verkeer in opdracht van Duitse overheden
(berekend op aantal kilometer)³⁵⁴**

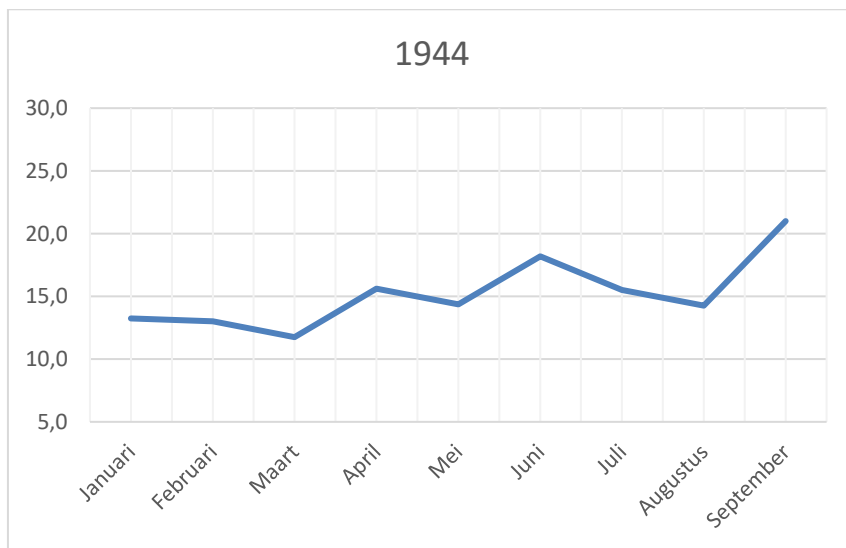
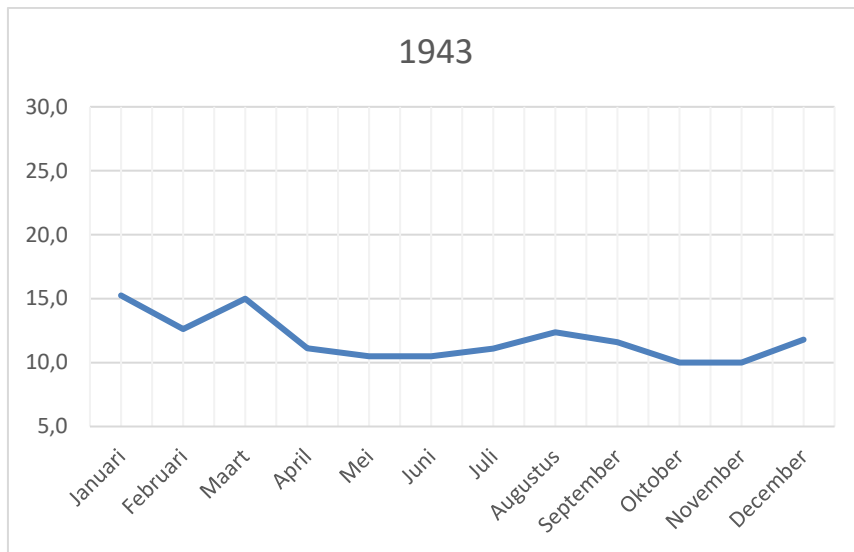


³⁵² Grafieken bijlage brief directeur Delory dd. 29 maart 1945, *Dossier P – Documents Divers. Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 2*, Arch. NMBS/SNCB.

³⁵³ Vermerk O.U. dd. 23 juni 1942 (Wirtschaftsabteilung, Gruppe Transport), *Wiederinbetriebnahme der Eisenbahnanlagen Brüssels', R 5-ANH. I/96, Besetzung der belgischen und französischen Eisenbahnstellen und Wiederaufnahme des Betriebes im Sommer 1940, 1940-1942, 1952-1954*, Bundesarchiv Berlin

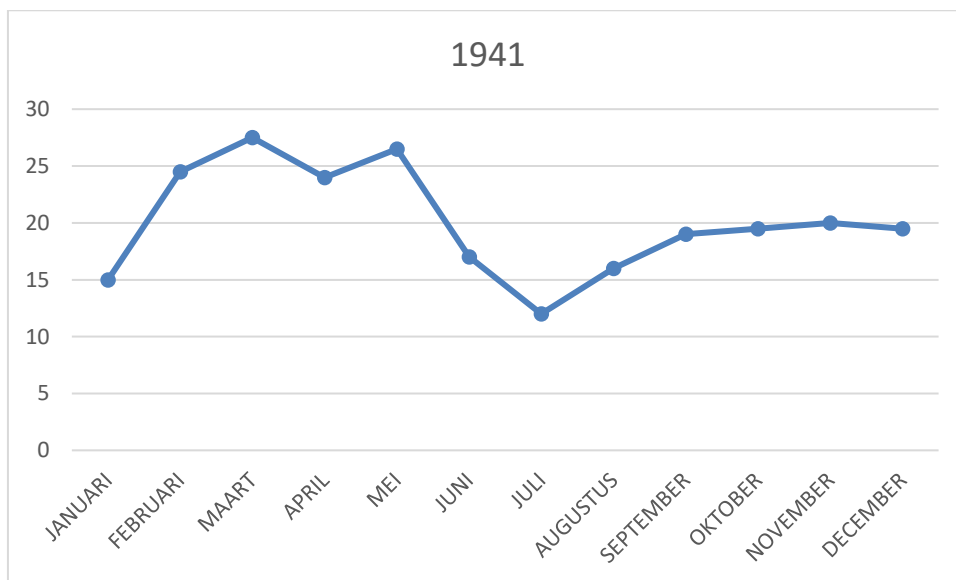
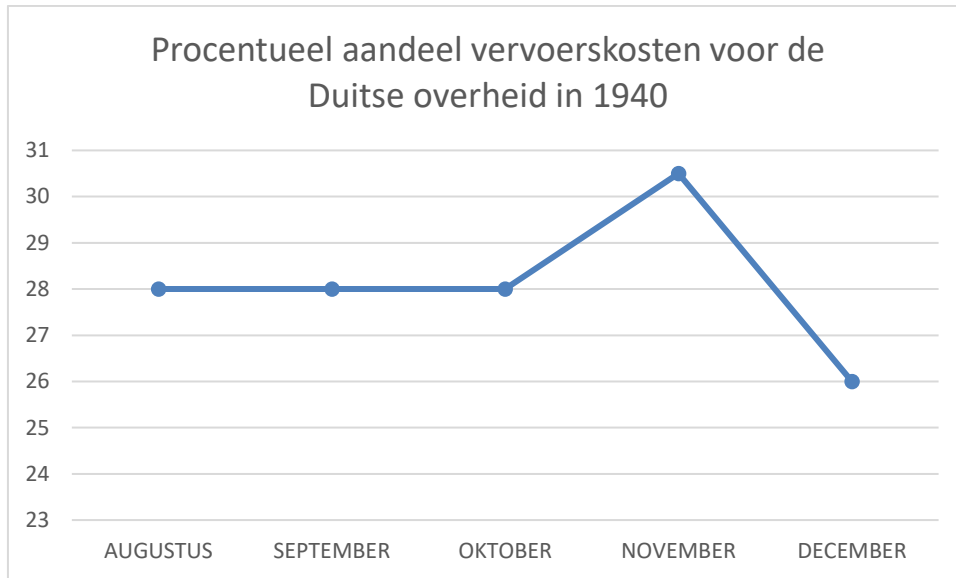
³⁵⁴ Grafieken bijlage brief directeur Delory dd. 29 maart 1945, *Dossier P – Documents Divers. Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 2*, Arch. NMBS/SNCB.

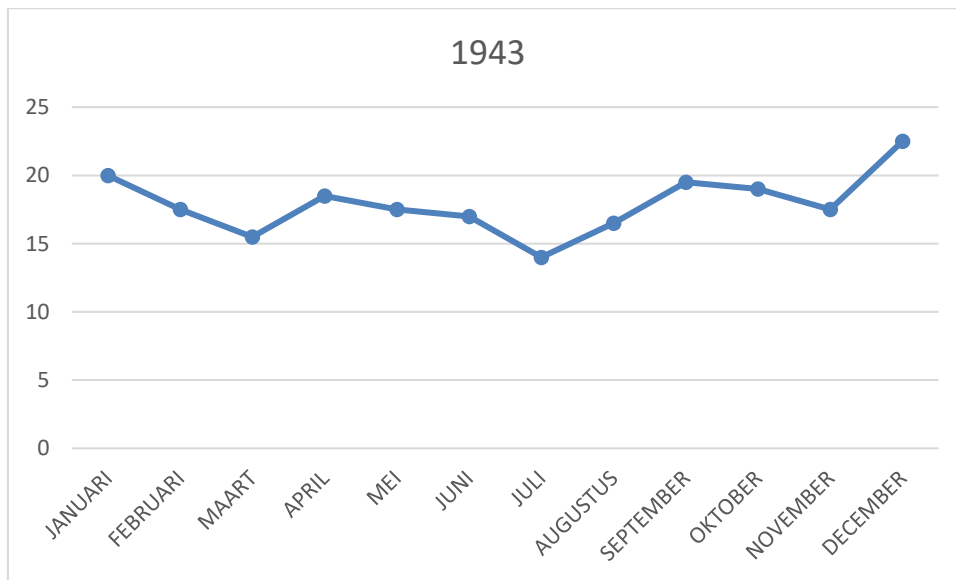
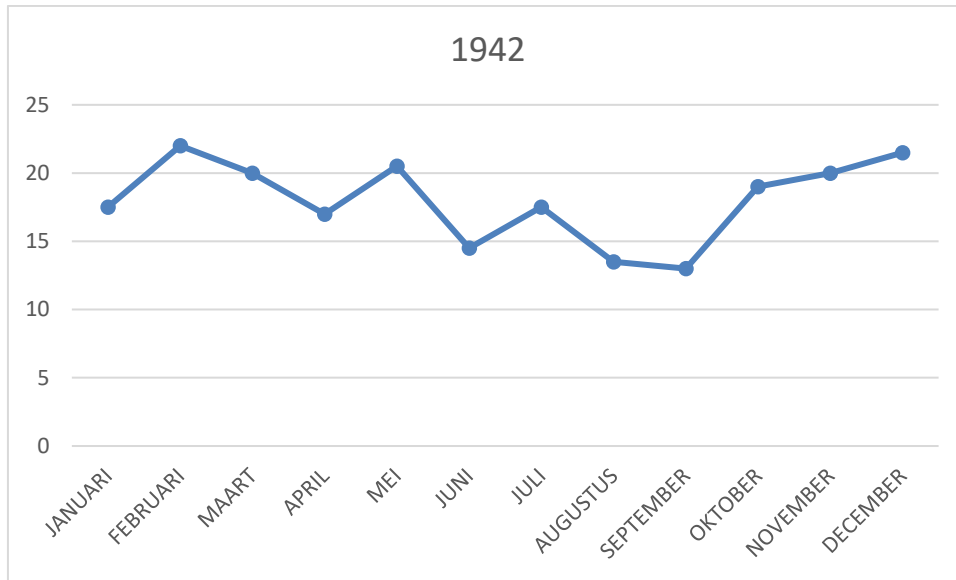


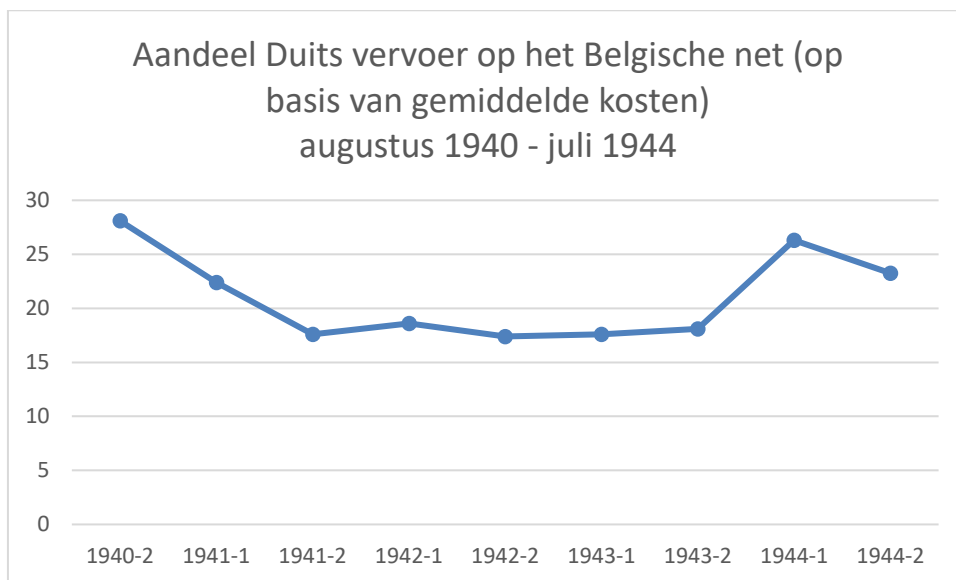
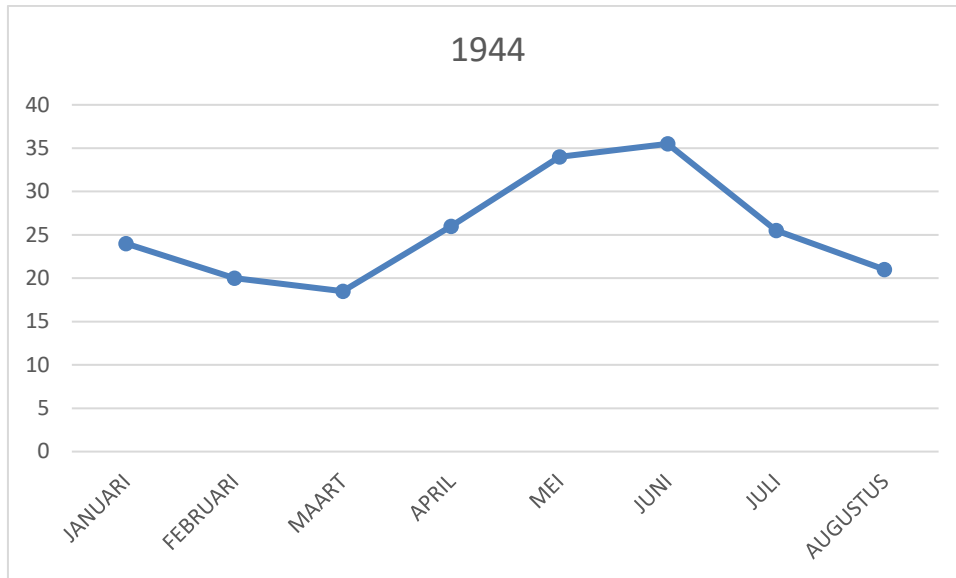


Grafieken met het procentuele aandeel van transporten uitgevoerd voor de Duitse overheid (berekend op de kosten) ³⁵⁵

³⁵⁵ Grafieken bijlage brief directeur Delory dd. 29 maart 1945, *Dossier P – Documents Divers. Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 2*, Arch. NMBS/SNCB.







5.6.2. Deze cijfers tonen enkel het vervoer in Duitse opdracht op Belgisch grondgebied. Wat deze cijfers niet tonen, is het aandeel Belgisch rollend materieel dat wordt ingezet in Duitsland of elders. Eind 1942, blijkt dat slechts 45% van de 101.305 beschikbare wagens op het Belgische net rijdt, waar dat voor de bezetting gemiddeld nog 82% was.³⁵⁶ Dat betekent dus dat eind 1942, na grote 'inbeslagnames' door de *Reichsbahn*, ruim de helft van het Belgische wagenpark ingezet wordt in

³⁵⁶ PV zitting B.C. 4 december 1942, *B.C. Notulen doos 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB

Duitsland of elders in het buitenland. Dat is uiteraard een grote adering. Anderzijds dient opgemerkt dat er ook veel buitenlandse wagens en rijtuigen in België rijden. In januari 1943 bijvoorbeeld zijn dat er maar liefst 58.695.³⁵⁷ De uitwisseling van rollend materieel, een essentieel deel van de vooroorlogse internationale samenwerking, blijft tijdens de bezetting voortgaan.

5.6. Besluit: De piek van het aandeel van het Duitse vervoer in België ligt in maart 1941 met 27% à 30% van het verkeer op het Belgische net (afhankelijk van de berekeningsmethode). Tussen maart 1941 en mei 1944 ligt het gemiddelde van het aandeel van het Duitse vervoer op het Belgische net op 15% à 17%. Tussen mei-augustus 1944 stijgt dat opnieuw naar ca. 20% (aantal kilometers) tot 30% (aandeel in de kosten).

5.7. Eindspel

5.7.1. Begin februari 1944 stelt Rulot een plan op voor een nationale staking van het hele bedrijf.³⁵⁸ Hij bezorgt dit aan de Belgische regering in Londen.³⁵⁹ Die keurt in maart 1944 goed dat de staat garant zal staan voor de betaling van 80.000 personeelsleden in het geval van een nationale staking.³⁶⁰ Waarom komt het – in tegenstelling tot in Nederland – uiteindelijk in België niet tot een dergelijke nationale staking? Ten eerste wordt Rulot in februari 1944 door de Duitsers gearresteerd. De principiële goedkeuring van de Belgische regering bereikt hem te laat.³⁶¹ Ten tweede zal de geallieerde opmars in augustus 1944 zo snel verlopen dat de geallieerden zelf een nationale staking niet nuttig vinden maar opteren voor maximale sabotage.³⁶²

5.7.2. Directeur-generaal Narcisse Rulot en directeur René Henning worden door de Duitsers gearresteerd op 19 februari 1944. De reden is de groeiende obstructie door Rulot in een reeks dossiers. Rulot is lang in functie gebleven voor iemand die vanaf eind 1942 regelmatig dwars gaat liggen. Dat de Duitsers hem toch zo lang tolereren,

³⁵⁷ PV zitting B.C. 5 februari 1943, *B.C. Notulen doos 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB

³⁵⁸ Brieven van 'Hector' dd. 28 februari 1944 en Major Deacon dd. 24 maart 1944, *Dossier Nr. 2/XII g.-109 'Action du personnel des chemins de fer au moment de la libération du pays'*, Archieven Staatsveiligheid Londen, Algemeen Rijksarchief.

³⁵⁹ PV getuigenverklaring Antoine Delfosse, dd. 1 februari 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins'*, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

³⁶⁰ Note à le ministre de la Justice dd. 7 februari 1944, *Dossier nr. 2/XII g. Action du personnel des chemins de fer (...). Soutien aux cheminots réfractaires, Haut commissariat à la sûreté de l'État durant sa présence à Londres*, Rijksarchief.

³⁶¹ Nota aan de minister van Justitie dd. 7 februari 1944, *Dossier Nr. 2/XII g.-109 'Action du personnel' (...)*, Archieven Staatsveiligheid Londen, Algemeen Rijksarchief.

³⁶² Notes d'audience pour monsieur Narcisse Rulot, *Archieven Emiel De Winter (AA652)*, CegeSoma/Rijksarchief; PV getuigenverklaring Antoine Delfosse, dd. 1 februari 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins'*, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

heeft naar alle waarschijnlijkheid te maken met de wens voor stabiliteit en de angst voor stakingen of sociale spanningen. Een alternatief biedt zich ook niet meteen aan.³⁶³ Adjunct-directeur-generaal Gaeremynck neemt op suggestie van de Duitsers tijdelijk Rulots functie over.

5.7.3. Onder dienstdoend directeur-generaal Gaeremynck neemt de invloed van de directieraad toe. De directieraad overweegt na de arrestatie van Rulot collectief ontslag te nemen, maar ziet daarvan af omdat het geen voordelen oplevert.³⁶⁴ In mei 1944 zet de raad van bestuur ook een korte verklaring op papier, waarmee hij zijn houding tijdens de bezetting verdedigt.³⁶⁵ Intussen is de blik toch al gericht op een mogelijke bevrijding. De directie gaat de laatste vijf maanden van de bezetting nauwelijks in op alle Duitse pogingen om meer vat te krijgen op het personeel. Ze weigert zoals gezegd het algemene absentisme te bestrijden en ondersteunt de massale onderduik van personeel. De laatste vijf maanden van de bezetting ontaardt eigenlijk in een open strijd tussen de NMBS en de Duitsers. Het verzet schakelt naar de hoogste versnelling tijdens de zomer van 1944. Alleen al tussen 16 en 31 juli 1944 vinden 138 zware sabotages plaats tegen de spoorwegen, de meerderheid in het industriële gebied van Charleroi.³⁶⁶ Op 29 april 1944 beslist de ministerraad dat het salaris van het spoorwegpersoneel dat ontslagen werd of dat is ondergedoken om patriottische redenen doorbetaald zal worden.³⁶⁷ Ook wordt beslist dat eventuele schade in uitvoering van verzetsdaden, als werkongeval zal beschouwd worden. Deze berichten worden via verzetskanalen in het bedrijf verspreid.

5.7.4. Na de geallieerde inval van 6 juni 1944 beslist de directieraad aan te blijven omdat hij geen nationale staking kan uitroepen zonder expliciet bevel van de Belgische regering. Dat bevel zal er nooit komen.³⁶⁸ De directieraad herbekijkt wel de samenwerking met de bezetter in het licht van de nieuwe militaire situatie. Ze wil dat het Belgische personeel van het bureau voor de dienstregeling niet langer verantwoordelijkheid draagt voor de Duitse dienstverlening.³⁶⁹ Dat weigeren de

³⁶³ PV ondervraging Rulot dd. 16 december 1944, *Dossier C: Déclarations et productions de M. Rulot, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

³⁶⁴ 'Arrestation de M. Rulot, DG de la Sté.Gle. des chemins de fer belges (...)' *Dossier nr. 2/XII g. Action du personnel des chemins de fer (...). Soutien aux cheminots réfractaires, Haut commissariat à la sûreté de l'État durant sa présence à Londres*, Rijksarchief.

³⁶⁵ Document D17a, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

³⁶⁶ *Rapport Sipo-SD 16-31.07.1944 (R.696 TR.240002)*, Dienst Archieven Oorlogsslachtoffers, Rijksarchief.

³⁶⁷ *Dossier nr. 2/XII g. Action du personnel des chemins de fer (...). Soutien aux cheminots réfractaires, Haut commissariat à la sûreté de l'État durant sa présence à Londres*, Rijksarchief.

³⁶⁸ 'Mémoire pour messieurs les président et membres de la Commission de Révision', Dossier nr. 6153, Bomans, SNCB-RA.

³⁶⁹ PV zitting B.C. 14 juli 1944, *B.C. Notulen doos 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB.

Duitsers.³⁷⁰ De directieraad wil ook dat het Duitse vervoer vanaf nu terug door Duits personeel en materieel wordt uitgevoerd. Ook dat weigeren de Duitsers. We kunnen speculeren dat de directieraad zich met die vraag vooral strategisch wil indekken, want dit is duidelijk niet realistisch.

Op 11 augustus 1944 vragen de Duitsers of ze kunnen rekenen op de NMBS wanneer de geallieerden het Belgische grondgebied overschrijden. Op 24 augustus 1944 laat de directieraad weten dat ze om 'juridische en morele' redenen in dat geval geen Duitse opdrachten meer kunnen uitvoeren.³⁷¹ Ze verwijzen daarbij expliciet naar het hervattingsbevel van 22 juni 1940 en herinneren eraan dat de voorwaarde van de samenwerking is dat het NMBS-personeel de vaderlandse plicht moet kunnen respecteren. De directieraad laat nu onomwonden weten dat de NMBS geen Duitse transporten met een militair karakter meer zal uitvoeren. De eerste duidelijke weigering om deze militaire transporten uit te voeren, dateert dus van 24 augustus 1944.

5.7. Besluit: Er is een uitgewerkt plan voor de nationale staking van de NMBS met een financieel engagement van de Belgische regering, maar dat plan wordt nooit uitgevoerd. Na de arrestatie van directeur-generaal Rulot probeert de directie de bezetting uit te zitten terwijl de HVD zelf de controle op het bedrijf verliest. Na 6 juni 1944 past de directie haar houding aan, maar het duurt tot 24 augustus 1944 voor de NMBS-directie openlijk weigert nog langer Duits verkeer van een militaire aard uit te voeren.

5.8. Zuivering van het bedrijf

5.8.1. We onderzochten vooral de interne zuiveringsprocedures omdat deze in het geval van het NMBS-personeel dieper en breder zijn dan de gerechtelijke procedures. De zuivering van de directie is al tijdens de bezetting voorbereid door het verzet en de vakbonden. Dat gaat gepaard met een conflict van september tot november 1944, omdat Rulot weigert een stap opzij te zetten. De raad van bestuur keert zich openlijk tegen de socialistische minister Ernest Rongvaux, waarop de ministerraad de voltallige raad van bestuur van de NMBS schorst bij ordemaatregel. Het tuchtonderzoek van directeur-generaal Rulot wordt behandeld door de nationale onderzoekscommissie (Regentsbesluit 26 oktober 1944) die ook de secretarissen-generaal onderzoekt. Opvallend is dat de voorzitter van de onderzoekscommissie Paul Tschoffen, tijdens de bezetting zelf lid is van het Galopincomité en dus in zekere zin

³⁷⁰ PV Vergadering van Gaeremynck en Nachtergaele met Jacobshagen (hoofd van de HVD) dd. 21 juli 1944, *Dossier nr. 4628, Nachtergaele Robert, Archives de la SNCB. Service du personnel. Dossiers concernant la Deuxième Guerre mondiale*, Rijksarchief.

³⁷¹ Nota algemene directie aan de Hauptverkehrsdirektion dd. 24 augustus 1944, *nr. 756, E-2.02, Beleidsdocumenten NMBS WOII*, Archief van de NMBS.

betrokken partij. De onderzoeken over secretarissen-generaal Castiau en Claeys worden relatief snel beëindigd. De beide ambtenaren worden niet gesanctioneerd. In beide gevallen, is de NMBS een detail in de dossiers: in het geval van Castiau worden de spoorwegen zelfs niet vermeld in het eindrapport.³⁷² Het feit dat beide secretarissen-generaal zich tijdens de bezetting verwijderden van het bedrijf speelt in hun voordeel. Het onderzoek naar Rulot is veel grondiger en uitgebreider.

5.8.2. Er wordt ook een collectief gerechtelijk onderzoek geopend naar Rulot, Bomans en Schotte van de algemene directie. Het bevoegde Krijgsauditoraat van Brussel besluit al vroeg dat ze niet tot een veroordeling zal overgaan. We kunnen speculeren dat het Krijgsauditoraat van Brussel de bestraffing liever delegeert aan de interne zuivering en dus de tuchtonderzoeken van de NMBS.³⁷³ Het vervoer in Duitse opdracht maakt geen deel uit van dit gerechtelijke onderzoek naar Rulot, Bomans en Schotte. Er wordt wel een ander en losstaand gerechtelijk onderzoek uitgevoerd naar de Belgische Vervoerscentrale die geïnterneerden met vrachtwagens vervoerden in opdracht van de Duitsers. Belgische vrachtwagenchauffeurs vervoerden Joden, dwangarbeiders en politieke gevangenen, zoals ook de NMBS dat deed. Na de bevrijding, komt het gerecht tot de beslissing dat chauffeurs hier werken in het kader van een 'regelmatige opeising'.³⁷⁴ Dit aspect wordt dus voor de NMBS niet onderzocht. Maar we kunnen veronderstellen dat men mogelijk bij het spoorwegbedrijf niet tot andere conclusie gekomen zou zijn.

(a) Op 28 december 1945 wordt Rulot buiten vervolging gesteld (kort daarvoor gebeurde dat ook met Bomans en Schotte). Daarnaast wordt echter ook nog een gerechtelijk onderzoek opgestart naar de NMBS als bedrijf. In het kader van dit gerechtelijk onderzoek worden trouwens de gegevens verzameld over de Duitse betalingen aan de NMBS. Zoals gezegd, is van een echt onderzoek geen sprake.³⁷⁵ Er gebeurt weinig meer dan het verzamelen van documentatiemateriaal. Tot een analyse of een duidelijke conclusie komt de bevoegde Krijgsauditeur niet. Eigenlijk gebeurt er niets met het documentatiemateriaal. Dit gerechtelijk onderzoek over de NMBS wordt zonder gevolg afgesloten op 3 juni 1947.

(b) Het administratieve zuiveringsonderzoek naar Rulot gebeurt grondig. Rulot verdedigt zich vooral met argumenten uit de Galopin-doctrine: de 'ontoelaatbare' toegevingen aan de bezetter waren onvermijdelijk in het belang van de Belgische

³⁷² Kris van der Aar, *Vous avez peur*.

³⁷³ 'Ordonnance de non-lieu' van Rulot, Paul Loicq dd. 28 december 1945, *Gerechtelijk Dossier 10/44 SNCFB, (Rulot-Bomans-Schotte)*, Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.

³⁷⁴ Afschrift van het voorlopig verslag inzake: Vervoercentrale en vervoerbureau n.v dd. 8 november 1945, *Dossier Vervoercentrale en Vervoerbureau nr. 3769/45*, Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.

³⁷⁵ 1945 – Bru/Bxl AM SS ZG KA Firmes nr. 36837 (*Chemins de fer belges*), Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.

bevoorrading. Veel leidinggevenden zijn kritisch voor Rulot, onder wie secretaris-generaal Claeys.³⁷⁶ Ondanks het begrip dat de commissie heeft voor de politiek van het minste kwaad, is waarschijnlijk al snel duidelijk dat de positie van Rulot als directeur-generaal van dit belangrijke bedrijf onhoudbaar is geworden. Een aanzienlijk deel van het personeel, de leidinggevenden en de nieuwe raad van bestuur aanvaardden hem niet meer. Rulot is bovendien 62 jaar in 1945 en zit dus dicht bij zijn pensioen. Men biedt hem de optie van ontslag om 'gezondheidsredenen' maar die elegante uitweg weigert hij. Rulot krijgt uiteindelijk als sanctie een 'ernstige vermaning' (*réprimande sévère*). Daarop beslist de raad van bestuur tot zijn 'terbeschikkingstelling'.³⁷⁷ Dat betekent concreet dat hij nog enkele jaren wordt doorbetaald zonder te komen werken, tot zijn pensioen op 1 februari 1948. Rulot zal deze sanctie nog vele jaren bevechten. Om zijn naam te zuiveren stelt hij na de oorlog ook een uitgebreid verweerschrift op. Ook in dit geschrift besteedt Rulot letterlijk geen woord aan de deportaties van verplicht tewerkgestelden, politieke gevangenen en de raciaal vervolgd (Joden en Roma). Ten overvloede illustreert het dat ook jaren na de bevrijding, dit thema een *non-issue* blijft.

5.8.3. De zuivering zet zich door in de rest van het leidinggevende kader. Van de 228 hogere leidinggevenden die we identificeerden - directieleden, leden van de raad van bestuur, hoofdingenieurs, hoofdinspecteurs, groepsleiders en hun hoofdingenieurs – wordt tegen 43 (19%) een tuchtonderzoek geopend wegens onvaderlands gedrag.³⁷⁸ Van die 43 worden 17 mensen vrijgesproken. De rest krijgt een sanctie: een degradatie (13), een vermaning (7), een ontslag (3), een blaam (1), een overplaatsing (1) en een terbeschikkingstelling (1). De meeste zuiveringen vinden plaats in die directies Exploitatie, Materieel en het Spoor.

(a) Bomans wordt op 31 juli 1947 ontslagen ('afzetting'). Hij is de hoogste NMBS-functionaris die via de zuivering ontslagen wordt. Met het ontslag van Bomans sluit de NMBS dus ook het hele lastige dossier van de Sociale Dienst af. Bij de herziening in beroep in 1953 wordt de sanctie bevestigd maar behoudt Bomans wel een uitkering tot de voorziene pensioendatum in 1960.³⁷⁹

(b) Charles Lemaire, directeur van het Spoor krijgt op 18 juli 1947 een degradatie voor onbepaalde duur. Hij is trouwens ook de enige uit de administratie van de directie van het Spoor die een sanctie krijgt. Het verzet stond heel sterk in deze directie.

³⁷⁶ Rapport Claeys dd. 14 februari 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

³⁷⁷ Een 'ter beschikkingstelling' van ambtenaren is geregeld door een KB van 30 maart 1939.

³⁷⁸ Florence Matteazzi, *Qui s'y frotte, s'y pique*.

³⁷⁹ Nota van de personeelsdirecteur aan de directeur-generaal dd. 9 augustus 1957, Dossier nr. 6153, Bomans, *Archives de la SNCB. Service du personnel. Dossiers concernant la Deuxième Guerre mondiale*, Rijksarchief.

(c) Ook directeur Augustin Chantrell (Materieel) krijgt op 24 december 1947 voor onbepaalde duur een degradatie.³⁸⁰ Hij behoudt wel het grootste deel van zijn pensioenuitkering.

(d) Robert Nachtergaele, directeur van Exploitatie, en Parisse, hoofdingenieur en adjunct-directeur Materieel (naast directeur Chantrell), worden op 12 oktober 1945 'ter beschikking gesteld door intrekking van hun functie'. Bij de directie Exploitatie werkten belangrijke verzetsmensen zoals Henning en eerste inspecteur Emiel Brixhe. Diezelfde Brixhe krijgt zelf ook wel een strenge vermaning rond een incident met een omgekomen verzetsman.

(e) Nachtergaele en Parisse krijgen op 18 juli 1947 beiden een degradatie, wat een effect heeft op hun pensioenuitkering.³⁸¹ De sanctie tegen Nachtergaele en Parisse zal worden herzien in mei 1952.

(f) Oktaaf Gaeremynck, die in november 1940 adjunct directeur-generaal is geworden en Rulot na dien arrestatie in februari 1944 had opgevolgd, krijgt na onderzoek geen tuchtsanctie. Hij wordt echter wel op 12 oktober 1945 'ter beschikking gesteld door intrekking van de functie'.³⁸² De raad van bestuur vindt dat de terugkeer op de werkvloer onrust zou veroorzaken bij collega's, en dat hij dus in het belang van de dienst best niet meer terugkeert.³⁸³

(g) De meeste weggezuiverde directieleden steunden het verzet of zijn zelfs erkende verzetsleden. Dat laatste geldt onder meer voor Rulot, Bomans en Brixhe.

(h) De verantwoordelijken van de directies Financiën en Personeel worden niet gesanctioneerd. Directeur Fernand Delory van Financiën zal zelfs directeur-generaal van de NMBS worden tussen 1946 tot 1952.³⁸⁴ Directeur Nolet de Brauwere van Personeel behoudt zijn functie.

5.8.4. Wat betreft de zuivering binnen de rest van het bedrijf: Het besluit van de Regent van 25 september 1944 richt onderzoekscommissies voor overheidsfunctionarissen op. Het paritair comité van de NMBS creëert op 24 maart 1945 tien regionale onderzoekscommissies. De commissies moeten een gemotiveerd advies formuleren over de onderzochte personeelsleden. De eindbeslissing ligt bij een afvaardiging van de raad van bestuur. De minister van Communicatie tekent de eventuele tuchtsanctie. 'Onvaderlands gedrag' staat nergens wettelijk omschreven.

³⁸⁰ 'Disponibilité par retrait d'emploi dans l'intérêt du service', Nota voor de directeur-generaal dd. 30 mei 1950 en maart 1951, *Dossier nr. 4184, Chantrell Augustin*, SNCB-RA.

³⁸¹ 'Incivisme – situation de deux fonctionnaires' dd. 17 mei 1952, *Dossier nr. 4628, Nachtergaele Robert*, SNCB-RA.

³⁸² Brief van de directie en het vast comité aan Gaeremynck dd. 8 januari 1948, *Dossier nr. 7246, Gaeremynck Oktaaf*, SNCB-RA.

³⁸³ Brief van de raad van bestuur aan Gaeremynck dd. 24 oktober 1945, *Dossier nr. 7246, Gaeremynck Oktaaf*, SNCB-RA.

³⁸⁴ Florence Matteazzi, *Qui s'y frotte, s'y pique*.

De NMBS zal haar bestaande tuchtrecht toepassen op de bezettingsperiode. Een soort formele 'sanctieschaal' van 20 november 1944 koppelt 21 verschillende vormen van onvaderlands gedrag aan de vijf belangrijke bestaande sancties (afzetting, rangverlaging (degradatie), een vertraging van rangbevordering, strenge of eenvoudige vermaning en overplaatsing). Het uitvoeren van bepaalde diensten voor de Duitse bezetter komt niet in de sanctieschaal voor. De enige vorm van gedrag die daar eventueel wel verband mee houdt, is de vrijwillige arbeid in Duitsland.

(a) De klachten kunnen in zeer algemene zin worden ondergebracht in drie grote categorieën: politieke feiten of pro-Duitsgezindheid, overijverig zijn en te veel steun hebben gegeven aan het rendement (en daardoor het verzet te hebben tegengewerkt) en te streng te zijn geweest voor het ondergeschikt personeel. Als vierde categorie kunnen we daarbij ook nog verklikkingen zetten: collega's die elkaar aangeven bij Duitse instanties. De belangrijkste aanklacht is zeker de zogenaamde 'overdreven ijver' van personeel, gekoppeld aan de strenge toepassing van de regels. Het personeel krijgt dan ook een belangrijke rol in die zuivering. In belangrijke mate, wordt dit een operatie waarbij leidinggevendenden door hun ondergeschikten worden beoordeeld. De strenge, hiërarchische arbeidscultuur bij het bedrijf speelt na de oorlog tegen de NMBS. De onderzoekscommissies lijken zich zeer bewust van het gevaar van afrekeningen. In het algemeen worden de rangen gesloten en is er uiteindelijk toch veel begrip voor de leidinggevendenden. Gemakkelijker zijn de klachten over politieke feiten zoals het lidmaatschap van het VNV of Rex. Echt ontslag volgt enkel wanneer iemand overduidelijk actief was binnen een collaborerende beweging. Eenvoudig lidmaatschap van de collaborerende eenheidsvakbond UHGA komt vaak zelfs niet voor in de zuiveringscommissies. De NMBS identificeert na de oorlog 3.716 individuele dossiers van werknemers met een UHGA-lidmaatschap. Een groot deel van deze dossiers wordt door het paritair comité zonder gevolg geklasseerd en dus niet naar de zuiveringscommissies doorverwezen. Enkel de actieve en leidinggevende leden van de collaborerende UHGA worden gesanctioneerd.³⁸⁵

(b) In het algemeen is de zuivering binnen de NMBS mild. Er wordt een onderzoek opgestart naar 2985 personeelsleden (circa 3% van het personeelsbestand). Dat leidt tot sancties voor 2060 NMBS-werknemers (2,1%). 925 werknemers (31% van het aantal tuchtdossiers) ontvangt geen enkele sanctie. Voor 730 personeelsleden (24,5% van het aantal tuchtdossiers) is de sanctie een afzetting (ontslag) en 501 personeelsleden worden geschorst. Slechts 0,8 procent van het NMBS-personeel wordt dus ontslagen in de zuivering. Alleszins gebruikt de NMBS de zuivering dus niet voor een grote interne herschikking, tenzij binnen de directie. Mogelijk speelt het economische belang van de NMBS een rol in deze pragmatische

³⁸⁵ Dossier nr. 6242, *Brusselmans Frans*, SNCB-RA.

benadering. Het bedrijf ontredderen door te veel gekwalificeerd personeel te ontslaan of demotiveren moet waarschijnlijk bewust worden vermeden.

(c) De deportaties komen in de tienduizenden documenten in de naoorlogse zuiveringsonderzoeken naar de secretarissen-generaal en Rulot letterlijk in twee minieme vermeldingen voor. In beide gevallen heeft het geen relevantie voor dit onderzoek. In alle zuiveringsdossiers van het hogere leidinggevende kader en de steekproef van lager personeel is geen melding te vinden van de deportatietreinen. Ook in de vele artikelen in de verzetspers, wordt de term 'deportatie' enkel in de betekenis van dwangarbeid gebruikt. Het uitvoeren van deportaties van Joden, Roma, politieke gevangenen en verplicht tewerkgestelden blijft volledig buiten de radar van de naoorlogse gerechtelijke en administratieve onderzoeken. De onverschilligheid wordt dus voortgezet tijdens de eerste naoorlogse decennia. De kentering komt eigenlijk pas in de jaren 1990 en 2000.

(d) Of de sanctionering van een deel van de directie terecht of onterecht was, is een subjectieve appreciatie. Wel spelen waarschijnlijk strategische afwegingen een rol. Na september 1944 tekenen zich duidelijk twee kampen af binnen de directie. Het 'verbrande' deel van de directie wordt verantwoordelijk gehouden voor de samenwerkingspolitiek en wordt verwijderd. Dat is ook onvermijdelijk: Rulot en enkele andere directieleden dragen een reële verantwoordelijkheid. Zeker Rulot nam alle belangrijke beslissingen tijdens de bezetting. Er kan vooral een vraag worden gesteld over de politieke voogdijoverheid en de bevoegde secretarissen-generaal. Hoewel zij tijdens de bezetting weigeren verantwoordelijkheid te nemen geven ze bij de belangrijke principiële kwesties wel stevast de boodschap dat Rulot op het juist spoor zit. Som sturen de secretarissen-generaal hem in de richting van het uitvoeren van Duitse orders. Met die invloed van de secretarissen-generaal wordt in de zuiveringsonderzoeken helemaal geen rekening gehouden. Bovenal gaat het erom de legitimiteit van een deel van de directie niet te zeer te ondergraven. Echt zwaar straffen wil men mensen met deze staat van verdienste niet. Een meerderheid van de verbrande directieleden steunde het verzet of was lid van het verzet. Het belangrijkste is vooral dat zij verwijderd worden uit het bedrijf. Dat is een noodzakelijke voorwaarde om het bedrijf ook collectief te zuiveren van blaam.

(e) In 1945 is de NMBS waarschijnlijk intern een diep verdeeld bedrijf. Het verwijderen van de zichtbare hoofdverantwoordelijken, laat het bedrijf toe om de pagina snel en volledig om te slaan. De directieleden die nog in het zadel zitten werken vervolgens bewust naar de politiek, de vakbonden en het personeel toe en ze gebruiken daarbij bewust de verzetserfenis. In het geval van de NMBS ligt dat ook voor de hand, want maar liefst 6799 personeelsleden van de NMBS krijgen na de oorlog een erkenning als verzetslid. Er ontstaat al onmiddellijk een sterke herinneringscultuur binnen het bedrijf rond de slachtoffers onder de collega's. Het personeel zal het slachtofferschap en martelaarschap van hun gevallen collega's

projecteren op hun eigen bezettingsgedrag en bij uitbreiding het hele bedrijf. De nieuwe directie cultiveert dat bewust. Het is een manier om het bedrijf weer samen te brengen. Ook de vakbonden gebruiken hun nieuwe legitimiteit om nieuwe sociale eisen te onderhandelen.³⁸⁶ In het instrumentaliseren van de verzetserfenis staat de NMBS op dat moment niet alleen. Uiteraard is er ook niets mis met het eren en herdenken van de slachtoffers en van verzetsmensen. De keerzijde is, dat de bezettingspagina wel heel resoluut wordt omgeslagen. In het verhaal van de NMBS als 'verzetserfenis' is geen ruimte meer voor een interne kritische blik. In tegenstelling tot in Nederland, komt er na de oorlog bijvoorbeeld geen parlementaire onderzoekscommissie over de spoorwegen. Dat patriottische aureool is in 1945 een bijzonder krachtig wapen. Er worden geen klachten van gedeporteerde slachtoffers tegen het bedrijf ingediend. Er worden in de eerste decennia na de bevrijding ook geen parlementaire vragen gesteld over de rol van de NMBS tijdens de oorlog. Zo breekt voor veel decennia een lange stilte aan over het bezettingsverleden.

5.8. Besluit: De interne zuivering van de NMBS na de oorlog is relatief mild, waarschijnlijk deels om strategische redenen. Het 'verbrande' deel van de directie wordt weggezuiverd, wat het bedrijf toelaat om de rangen te sluiten en haar sterke verzetserfenis te projecteren op het hele bedrijf. Via een herinneringscultuur die het beeld creëert van de NMBS als collectief 'verzetserfenis', wordt de pagina van de bezetting snel omgeslagen, zonder kritisch zelfonderzoek.

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

6. Algemeen Besluit

Wat leren we nu uit dit complexe verhaal? In het besluit kijk ik graag naar de rol van de NMBS in de deportaties, naar enkele korte bespiegelingen over verantwoordelijkheid in historisch perspectief en tot slot naar lessen uit deze geschiedenis.

Twee kernvragen over de deportaties

Ondanks de grote lacunes in de archiefbronnen kunnen we duidelijke conclusies trekken over de twee vragen die centraal staan in het onderzoek naar de rol van de NMBS in de deportaties, met name: heeft de NMBS tijdens de Tweede Wereldoorlog de deportatietreinen uitgevoerd en zo ja, ontving de NMBS een financiële vergoeding voor die diensten? Het antwoord op de eerste vraag is bevestigend. Hoewel niet helemaal valt uit te sluiten dat individuele deportatietreinen door Duits reservepersoneel zijn overgenomen, voerde in principe het Belgische personeel alle deportatietreinen uit. Dat wisten we wel al langer en het behoort sinds enkele jaren zelfs tot de officiële communicatie van de NMBS.³⁸⁷ Maar dankzij ons onderzoek kunnen we dit in de gepaste context plaatsen en hebben we een beter begrip van de besluitvorming. Wat de tweede vraag betreft, moet de stelling uit *Gewillig België* (2007) gecorrigeerd worden.³⁸⁸ We kunnen vandaag voor het eerst aantonen dat de NMBS zo goed als zeker betalingen ontving van de Duitse Mitteleuropäische Reisebüro (MER) in Brussel en Berlijn voor de deportatietreinen van raciaal gedeporteerden (Joden en Roma) en verplicht tewerkgestelden (dwangarbeiders). Dit geldt vrijwel zeker ook voor de slachtoffers van politieke vervolging (politieke gevangenen). Hoewel we door een gebrek aan data geen exacte correlatie kunnen maken van de ontvangen betalingen met individuele deportatietreinen, is het totaalbedrag van betalingen van het MER aan de NMBS gekend. De NMBS ontving tijdens de bezetting 41.946.243 BEF van het MER Brussel en 8.767.214 BEF van het MER Berlijn. Er bestaat eigenlijk geen twijfel dat met deze betalingen onder meer de deportatietreinen vergoed werden. Er bestaan Duitse telegrammen die bevestigen dat het MER bevoegd is voor de afhandeling van de deportatietreinen van Joden uit België en van dwangarbeiders uit Noord-Frankrijk via België.³⁸⁹ Het bewuste telegram over

³⁸⁷ Website geconsulteerd op 31 juli 2023.

<https://www.trainworld.be/nl/collecties/de-geschiedenis-van-de-belgische-spoorwegen/3-oorlog-en-hervorming-1914-1945>.

³⁸⁸ Nico Wouters, Het transport van de Joden.

³⁸⁹ 'Gebühren für Juden-Sonderzüge von Belgien, Frankreich, Holland (...) zum Arbeitseinsatz nach Auschwitz'. Telegramm Eisenbahnministerium (Reichsverkehrsministerium) aan de Reichsbahndirektionen dd. 14 juli 1942, *Ger. Rep. 388 Akten nr. 454, Bl. 056*, Hauptstaatsarchiv Düsseldorf. Zie ook: Andreas Engwert & Susanne Kill (Hrsg.), *Sonderzüge*, 4; Bericht 16 C, dd. 2 maart 1942 –

de Jodendeportaties van het Reichsverkehrsministerium van 14 juli 1942 legt expliciet op dat 'Vergoedingen voor speciale treinen voor Joden uit België, Frankrijk, Nederland (...) om in Auschwitz-Birkenau te werken' altijd volgens het standaardtarief berekend moeten worden. We weten dat deze centrale richtlijn is toegepast voor Frankrijk en Nederland; het is zo goed als uitgesloten dat België de enige uitzondering zou zijn. Bovendien is het betalingsverkeer ondubbelzinnig. De reguliere internationale treinen zitten in een aparte betalingstabel. De betalingen van het MER staat daar dus los van. Gezien het profiel en de opdrachten van het MER, kunnen de internationale treinen waarvoor het MER de NMBS betaalt, enkel maar grote hoeveelheden *Sonderzüge* zijn. En we weten waarvoor die tijdens de bezetting gebruikt zijn.

Ondanks het terechte belang dat aan deze twee vragen wordt gehecht, mogen ze niet worden geïsoleerd. Achter die twee schijnbaar eenvoudige vragen en antwoorden schuilen een complexe bezettingsrealiteit en een nog complexere afweging over verantwoordelijkheden in historisch perspectief.

Over verantwoordelijkheid in historisch perspectief

De term 'verantwoordelijkheid' in historisch perspectief wordt in theoretische literatuur meestal gekoppeld aan de zoektocht naar gerechtigheid voor een historisch onrecht en dus aan herstelmaatregelen.³⁹⁰ Dat herstel kan veel vormen aannemen: van bestraffing van daders, via symbolische of materiële tegemoetkomingen aan slachtoffers, tot nieuwe herdenkingsactiviteiten, onderwijsinitiatieven of sociale maatregelen voor groepen die de gevolgen dragen van een historisch onrecht.³⁹¹ In zekere zin kunnen het eindrapport voor de Senaat en dit boek ook beschouwd worden als een onderdeel van een dergelijk traject.

De zoektocht naar gerechtigheid bepaalt sinds enkele decennia onze hedendaagse omgang met het verleden.³⁹² Dat impliceert een normatief gebruik van de term 'verantwoordelijkheid', bijvoorbeeld in een rechtszaal. Een dergelijke opvatting van verantwoordelijkheid botst vaak met de historische realiteit. Zoals Sarah Federman schrijft over de Franse nationale spoorwegmaatschappij (SNCF) tijdens de Tweede

« *Transport sur les lignes belges d'ouvriers engagés soit en Allemagne par l'industrie allemande, soit en France par la Wehrmacht* ». Verschaft aan de auteur door Paul van Heesvelde.

³⁹⁰ Anne-Marie McAlinden, 'From shame to guilt: negotiating moral and legal responsibility within apologies for historical institutional abuse', in *Journal of Law and Society*, vol. 49 2022, 470-494.

³⁹¹ Peter Malcontent, *Facing the Past. Amending historical injustices through instruments of Transitional Justice*, Cambridge/Antwerp/Portland, 2016.

³⁹² Jeffrey K. Olick, *The Politics of Regret: On Collective Memory and Historical Responsibility*, New York/London, 2007.

Wereldoorlog, is de rol van dit Franse bedrijf tijdens de oorlog meerzijdig.³⁹³ Die rol kan niet gereduceerd worden tot één aspect van de geschiedenis: enkel maar haar verzetsengagement, enkel maar de omgekomen personeelsleden of enkel maar haar rol in de deportaties. Dat geldt ook voor de Belgische Spoorwegen in oorlogstijd. De NMBS voerde tijdens de Tweede Wereldoorlog deportatietreinen uit, maar was ook actief betrokken bij een omvangrijk verzet. Ze leverde militaire prestaties aan de bezetter, maar zorgde ook voor de bevoorrading van de bevolking. Het bedrijf onderging een repressieve Duitse uitbuiting, maar beschikte ook over eigen autonome macht. Directeur-generaal Rulot en directeur van de Sociale Dienst Jean-Louis Bomans worden allebei gesanctioneerd in de naoorlogse zuivering vanwege hun onvaderlandse gedrag, maar ontvingen ook beiden officiële erkenning als verzetsman. Deze ogenschijnlijke tegenstrijdigheden passen perfect in de complexe bezettingsgeschiedenis, maar botsen met onze hedendaagse wens om tot (eenzijdige) gerechtigheid te komen.

Het onderscheid tussen individuele en collectieve verantwoordelijkheid is een ander weerkerend discussiepunt.³⁹⁴ Hoe definieer je de collectieve verantwoordelijkheid van een grote organisatie? En omgekeerd, welke mogelijkheden heeft een individu binnen een hiërarchische structuur om zich te verzetten?³⁹⁵ Binnen welke grenzen kunnen mensen die bevelen uitvoeren, worden vrijgesproken van individuele verantwoordelijkheid? Uit de zeldzame voorbeelden die we vonden, bleek dat de weigering om Duits 'militair vervoer' uit te laten voeren door Belgische machinisten kon leiden tot sancties van een maand schorsing zonder wedde, een zware berisping en een overplaatsing. Weigeren een Duits transport uit te voeren, leverde dus niet altijd een gevangenisstraf op. Maar niet elk personeelslid wist dat toen. Directeur-generaal Narcisse Rulot was van mening dat ieder personeelslid zijn eigen geweten moest volgen en ontslag moest nemen als hij bepaalde diensten niet meer wilde uitvoeren. Ook voormalig minister van Verkeerswezen Antoine Delfosse beantwoordt een vraag van het personeel over Duitse munitietransporten gewoon met de tekst van artikel 115 van de strafwet op, suggererend dat iedereen zijn eigen conclusies moet trekken. De directeur-generaal is van mening dat mensen die in dienst blijven, de persoonlijke keuze maken het beleid van de directie te steunen. Maar in hoeverre zijn de individuele personeelsleden om de tuin geleid door de belofte van hun directeur-generaal van 22 juni 1940 dat hun niets gevraagd zou worden dat inging tegen de vaderlandse plicht? De dienstregeling wordt door de bevoegde Belgische dienst opgemaakt en de bevelen komen meestal van de NMBS-hiërarchie. Kon van ondergeschikt personeel verwacht worden dat zij zelf de wettelijkheid van hun acties

³⁹³ Sarah Federman, *Last Train to Auschwitz. The French National Railways and the Journey to Accountability*, Wisconsin, 2021.

³⁹⁴ Janna Thompson, *Taking Responsibility for the Past: Reparation and Historical Injustice*, Cambridge, 2002.

³⁹⁵ Larry May & Stacey Hoffman, *Collective Responsibility: Five Decades of Debate in Theoretical and Applied Ethics*, Lanham, 1992.

evalueerden? In hoeverre hebben individuele machinisten in een precare economische situatie überhaupt een keuze? Ze zouden dan niet in de gevangenis belanden, een lange schorsing zonder wedde kan ook zware gevolgen hebben.

De NMBS was een bedrijf met een haast militaire hiërarchische discipline: in hoeverre kunnen individuele personeelsleden die treinen samenstellen en besturen, individueel verantwoordelijk worden gehouden? Zonder twijfel hebben bijvoorbeeld ook verzetsmensen bij de NMBS Duitse militaire prestaties moeten uitvoeren. Maar ook omgekeerd is het de vraag of de verantwoordelijkheid van een mastodontbedrijf van 97.862 werknemers gereduceerd kan worden tot de een of twee personen die aan het hoofd staan. Hoe moet de 'verantwoordelijkheid' van een hybride bedrijf als de NMBS eigenlijk worden omschreven? Ze had een publieke taak, maar moest tegelijk beheerd worden als een privébedrijf met doelstellingen uitgedrukt in productiviteit, dienstverlening en winst.³⁹⁶ Lag haar taak, in oorlogstijd, vooral bij haar publieke dienstverlening of bij haar commerciële opdracht en maakt dat een verschil bij de evaluatie van bepaalde keuzes?

Een andere kwestie is in hoeverre tijdens de Duitse bezetting gesproken kan worden over alternatieven. Verantwoordelijkheid impliceert dat er keuzevrijheid bestaat. In hoeverre was daarvan sprake tijdens de Duitse bezetting? Hoe kunnen we de eventuele alternatieven voor bepaalde keuzes in kaart brengen zonder te hervallen in zogenaamde 'tegenfeitelijke geschiedenis' en dus speculatie?

Als we spreken over verantwoordelijkheid, behelpen we ons vaak met wettelijk vastgelegde bepalingen en juridisch gedefinieerde verantwoordelijkheden. Bij historische gebeurtenissen zijn die juridische verantwoordelijkheden echter soms in het verleden al bepaald. Dat is ook zo bij de NMBS, waar het Belgische militaire gerecht en de publieke overheden zich tussen 1944 en 1949 in een grote reeks gerechtelijke processen en administratieve tuchtonderzoeken hebben uitgesproken over de juridische en bestuurlijke verantwoordelijkheden van het personeel, de directie en de politieke voorgedijoverheden. Hoewel hoofdstuk 9 de beperkingen aantoont van deze procedures volgens onze huidige inzichten en hoewel het nationale en internationale recht na 1945 fundamenteel gewijzigd is, is het belangrijk erop te wijzen dat er onmiddellijk na de feiten al een juridisch oordeel heeft plaatsgevonden op basis van de toenmalige wettelijke bepalingen. Directeur-generaal Narcisse Rulot, bijvoorbeeld, wordt buiten vervolging gesteld door het militaire gerecht, maar wel gesanctioneerd door zijn eigen raad van bestuur volgens het tuchtrecht. Dat geldt ook voor enkele andere directieleden. Dat de NMBS Duits militair vervoer en deportatietreinen had uitgevoerd, was tussen 1945-1949 geen geheim, maar er werd toen geen enkel belang aan gehecht. In hoeverre botst het terugprojecteren van

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

hedendaagse normen om al gemaakte juridische evaluaties te herdoen met het legaliteitsbeginsel?

Verantwoordelijkheid impliceert ook voldoende kennis om de impact van bepaalde keuzes in te kunnen schatten. Hoewel de bronnen ontbreken om dat te bevestigen of ontkrachten, kunnen we ervan uitgaan dat de NMBS-directie in 1942-1944 niet op de hoogte is van de moordcentra van nazi-Duitsland. Dat neemt niet weg dat de kennis over wie weggevoerd werd en het bewustzijn over de gewelddadige aard van het naziregime, wel degelijk algemeen aanwezig waren.³⁹⁷

Om al deze redenen moet de term 'verantwoordelijkheid' omzichtig worden gebruikt. Ondanks deze reserves moet een historisch onderzoek echter wel in staat zijn duidelijke conclusies te trekken en verantwoordelijkheden aan te duiden. Maar dat is een wetenschappelijk oordeel, waarbij de verantwoordelijkheid in de historische context wordt geplaatst. Dit hangt samen met wat in het moderne geschiedenisonderwijs de standplaatsgebondenheid wordt genoemd. Dat begrip houdt onder meer in dat waarden en opvattingen, intenties, kennis en gezichtspunten fundamenteel kunnen verschillen van de huidige. In dit geval gaat het over de keuzes die de actoren konden maken, rekening houdend met hun formele bevoegdheden, de kennis en alternatieven die voorhanden waren en de afweging van de impact van die keuzes. Dit alles betekent uiteraard niet dat onze actuele zoektocht naar gerechtigheid niet legitiem is, wel integendeel. Het betekent enkel dat de term 'verantwoordelijkheid' in dit besluit op geen enkele manier een juridische, morele of politieke verantwoordelijkheid inhoudt.

De fouten van directeur-generaal Rulot

Als we de verantwoordelijkheden in historisch perspectief willen bepalen, komen we eerst uit bij de directeur-generaal van de NMBS, Narcisse Rulot. Zijn individuele formele beslissingsmacht neemt na mei 1940 aanzienlijk toe. Ze wordt veel groter dan zijn wettelijk omschreven bevoegdheid in vreedstijd. De klassieke politieke voorgedij over de NMBS valt grotendeels weg vanaf mei 1940. Hoewel Rulot altijd veel overleg pleegt, valt op hoe sterk zwaarwichtige beslissingen zijn gepersonaliseerd. Rulot neemt de beslissing tot werkhervatting eind mei 1940 eigenmachtig en voert individueel alle belangrijke onderhandelingen met de Duitse bezetter. In maart 1942 beslist hij persoonlijk zonder enige dekking over de levering van grote hoeveelheden materiaal aan de bezetter. Zijn directieraad bestaat uit mensen die formeel ondergeschikt zijn. In het dossier van het Duitse luchtafweergeschut zien we dat de

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

directieraad geen principiële beslissingen durft te nemen wanneer Rulot tijdelijk afwezig is (september 1942).

Hij maakt ook proactief gebruik van zijn macht. Hij negeert het voorstel van directeur Materieel Verkoyen voor een Belgisch-Duitse bevoegdheidsverdeling in juni 1940 en vervangt diezelfde directeur in januari 1942, wanneer de leveringen van rollend materieel aan Duitsland te traag verlopen. Hij ziet de bezetting als opportuniteit voor verregaande interne bedrijfshervormingen, zoals de oprichting van de Sociale Dienst in februari 1941 en de nieuwe werkwijze tussen directies en de groepen in juli 1942. Hij wil het sociaal overleg en de arbeidsverhoudingen tussen werkgever en werknemer permanent omvormen. Bovendien cultiveert hij zijn persoonlijke gezag bij het personeel. Tot zijn arrestatie in februari 1944 hamert hij op strikte gehoorzaamheid. Hij laat zich ook niet beïnvloeden door een meerderheid van zijn eigen directieraad, wanneer die in 1943 signaleert dat een bijsturing van de samenwerking met de bezetter nodig is. Veel zaken, zoals de centrale werkplaatsen, ontsnappen weliswaar aan zijn directe invloed, maar hij doet ook geen pogingen na 1941 om terug grip te krijgen op die werkplaatsen. Ondanks de grote decentralisering en fragmentering van het bedrijf blijft de hiërarchische en zelfs autoritaire bedrijfscultuur van de NMBS behouden. De directeur-generaal beschikt over de individuele macht beslissingen te nemen en bepaalde zaken te blokkeren en gebruikt die ook. Narcisse Rulot draagt als directeur-generaal daarom een grote individuele verantwoordelijkheid.

Als we het hebben over historische verantwoordelijkheid, moeten we ook bepalen waarvoor die verantwoordelijkheid gold. Welke keuzes werden dan gemaakt die we met de kennis van vandaag als fout kunnen bestempelen?

De beslissing tot de werkhervatting in juni 1940 en tot de samenwerkingspolitiek met de bezetter was op zich niet fout. Ze was onvermijdelijk en paste ook binnen de Belgische wetgeving en de globale Belgische houding op dat moment. Rulot wordt zelfs naar die beslissing geduwd: hij kan onmogelijk unilateraal de NMBS, als essentiële schakel, aan de kant houden, terwijl de rest van de Belgische industrie weer opstart. De enige grote prioriteit – en eigenlijk ook de impliciete opdracht – van Rulot in 1940 bestaat erin de Belgische bevoorrading op peil te houden, met name de voedselbevoorrading.

Dat de NMBS daarbij ook het Duitse vervoer op het Belgische net verzorgt, hoeft niet altijd een probleem te zijn. Bepaalde vormen van Duits vervoer vallen binnen het internationale oorlogsrecht en de Belgische wetgeving (het burgerlijke mobilisatieboekje). Ook de Galopin-doctrine – die uiteraard geen wet is, maar in 1940 wel wordt gedragen door het Belgische establishment – schrijft die samenwerkingspolitiek in het Belgische belang voor. De fundamentele fout ligt bij het uitvoeren van Duitse transporten met een militair karakter, zoals het vervoer van

wapens en munitie. Dit soort militaire prestaties worden duidelijk verboden door de Belgische strafwet (vooral artikel 115: economische collaboratie) en de Galopindoctrine. Directeur-generaal Rulot laat in 1940 na om een samenwerkingsovereenkomst of een afsprakenkader op te stellen met de Duitse bezetter. Wat Rulot blijkbaar niet kan of wil inzien in 1940, is dat het gebrek aan een afsprakenkader zal leiden tot een oncontroleerbaar escalatieproces. Al snel nemen de militaire prestaties van de NMBS grote proporties en variaties aan: van het transport van munitie, tanks en wapens voor troepen tot het leveren van materieel. Ook na juni 1941 (de Duitse inval in de Sovjet-Unie) gaan deze militaire prestaties gewoon door. In de Belgische werkplaatsen wordt Duits materieel hersteld, waaronder circa 40 Duitse locomotieven bestemd voor het oostfront in de centrale werkplaats van Mechelen. De directieraad en de raad van bestuur accepteren die militaire prestaties stilzwijgend, omdat de NMBS zich begin 1941 volgens hen bevindt in een 'onmogelijkheid te weigeren'. De NMBS-leiding neemt de feitelijke Duitse militaire macht aan als een voldongen feit. Dit betekent eigenlijk dat het bedrijf de militaire dienstverlening aan de bezetter beschouwt als een acceptabele prijs voor het behoud van het Belgische vervoer en de voedselbevoorrading. Men houdt geen rekening met het escalatieproces. Zodra het principe geaccepteerd is en de praktijk genormaliseerd, bestaan er geen begrenzingsen noch remmen. Wegens gebrek aan bronnen kan dit niet exact becijferd worden, maar hoewel de NMBS het Duitse vervoer kwantitatief relatief weet te beperken, is duidelijk dat er talrijke verboden prestaties worden geleverd in het 'hoofdzakelijk of uitsluitend politieke of militaire belang van de bezetter'. En hier ligt uiteindelijk ook de verklaring voor het uitvoeren van de deportatietreinen. Voor de NMBS vormen deze deportatietreinen maar een klein onderdeel van de veel ruimere militaire prestaties. Zo vormt dit het fundament waarop de deportatietreinen steunen.

Als eindverantwoordelijke met grote beslissingsmacht maakt Rulot twee fouten. Ten eerste identificeert hij niet vroeg genoeg het potentiële probleem van het Duitse militaire vervoer. Hij accepteert dit zonder debat als onvermijdelijk. Of hij dat in 1940 bewust doet of oprecht niet inziet, blijft speculatie, hoewel het eerste waarschijnlijker is. Ten tweede maakt hij als eindverantwoordelijke de fout om de deportatietreinen in 1941 (van politieke gevangenen) of 1942 (Joden en verplicht tewerkgestelden) niet op te merken als een nieuw en bijzonder gegeven, waartegen hij kan of moet reageren. Het is zo goed als zeker dat de beslissing voor deze deportatietreinen nooit aan hem of de directieraad is voorgelegd. Maar op een bepaald moment moet de informatie over deze treinen tot hem zijn doorgedrongen. Het 'ongevalsverslag' over het 20ste konvooi, bijvoorbeeld, met als titel 'Jodenvervoer', is ook aan hem bezorgd. Als directeur-generaal was het op dat moment aan hem om te reageren en een standpunt in te nemen over de deportatietreinen, zeker omdat alle andere actoren – de directieraad en de raad van bestuur voorop – tijdens de bezetting zijn standpunt afwachten alvorens zelf hun positie te bepalen. Het feit dat de NMBS voor deze

diensten ook financieel vergoed wordt, maakt die verantwoordelijkheid nog groter. De financiële vergoeding verzwakt het argument van 'dwang' en versterkt minstens de schijn van een vrijwillig karakter van deze diensten.

Toch zijn er ook contextuele factoren die de individuele verantwoordelijkheid van Narcisse Rulot ook nuanceren.

Een eerste factor is de Duitse druk. In 1940 wordt de NMBS deels overgenomen, waarna de Duitse controle op lokaal niveau erg groot is. De Duitse controle is uitzonderlijk voor België, waar doorgaans eerder een afstandelijke Aufsichtsverwaltung wordt toegepast. Dat systeem van 'supervisie op een afstand' zien we echter niet bij de NMBS. Integendeel, de Duitse WVD maakt de NMBS volledig ondergeschikt, neemt delen van het bedrijfsbeheer over in een soort directe Verwaltung en past met militaire strengheid een systeem toe van controle, bedreigingen en sancties. Zeker in 1940 houdt de Duitse WVD het Belgische treinverkeer en dus de bevoorrading in een wurggreep.

Om te kunnen spreken van (individuele) verantwoordelijkheid, moeten er ten tweede ook alternatieven geweest zijn. Maar Rulot (en anderen) beschouwden het als 'onvermijdelijk' om militaire prestaties uit te voeren. Met andere woorden: zij oordeelden dat er geen alternatief was. Dat betekent concreet dat de gevolgen van een weigering of ontslag nemen veel erger zouden zijn dan deze diensten uit te voeren. Volgens de directie zou dit namelijk de Belgische voedselbevoorrading in gevaar brengen. Bovendien zou de bezetter in dat geval het personeel waarschijnlijk gewoon gedwongen hebben. Schatten zij dat gevaar correct in en waren er werkelijk geen alternatieven? Dat is bijzonder moeilijk te bepalen, omdat we hier op speculatief terrein komen. Onder dat voorbehoud willen we wel proberen een antwoord te formuleren.

Uit ons onderzoek blijkt dat de marges om in 1940 een alternatief scenario uit de brand te slepen, haast onbestaande zijn. Kijkend naar de agressieve manier waarop de WVD het bedrijf in handen neemt, lijkt er geen manoeuvreerruimte te zijn om fundamenteel te onderhandelen. De Duitse WVD opereert tijdens de zomer van 1940 onder hoogspanning en voert een gevecht om het Duitse vervoer te waarborgen. De enige manier waarop Rulot de WVD kan dwingen het Belgische vervoer te steunen in juli 1940, is door de Duitsers tegen elkaar uit te spelen. Een principiële protest tegen het verzorgen van militair vervoer had in 1940 vermoedelijk niets uitgereisd. De kans is zeer groot dat de WVD Rulot of de directie bij principiële tegenstand in 1940 of zelfs begin 1941 ontslagen zou hebben. De mogelijkheid van ontslag wordt trouwens al vroeg overwogen. In februari 1941 al legt personeelsdirecteur (en verzetsman) Nolet de Brauwere expliciet de vraag over een collectief ontslag van de directieraad voor aan René Marcq, juridisch adviseur en advocaat bij het Brusselse hof van beroep. Hij doet dat naar aanleiding van een eventuele toekomstige Duitse eis tot verplichte

tewerkstelling van het personeel in Duitsland. De juridisch adviseur antwoordt in maart 1941 dat een collectief ontslag geen zin heeft, omdat de Duitsers in dat geval – net zoals tijdens de Eerste Wereldoorlog – het personeel tot dienstuitvoering zouden dwingen. Hoogstwaarschijnlijk heeft Marcq gelijk en zou dit inderdaad de meest logische uitkomst zijn geweest in 1940 en begin 1941.

Dat verandert echter geleidelijk na juni 1941 en zeker naar het einde van 1942 toe. Op dat moment zit Rulot steviger in het zadel en zijn de Duitsers ook afhankelijker geworden van de NMBS. In 1942 beschikt de WVD/HVD niet meer over de Duitse mankracht van in 1940 en 1941. Bovendien heeft Rulot intussen zijn gepersonaliseerde sociale politiek uitgerold en rekenen de Duitsers op hem om het steeds weerspanniger personeel mee te krijgen. De grotere slagkracht van Rulot zien we in de indrukwekkende aanwervingspolitiek, die de directeur-generaal enkel maar kan uitvoeren dankzij het vertrouwen van de bezetter. Met die versterkte machtspositie komt ook meer manoeuvreerruimte. Dat zien we in de praktijk: ondanks zijn harde en succesvolle protest tegen de verplichte tewerkstelling en het Duitse luchtafweergeschut, en later ook het systematische saboteren van een efficiënte dienstverlening en output binnen het bedrijf, blijft Rulot tot februari 1944 op zijn post. Dit bewijst dat de bezetter geen alternatief ziet en sociale onrust wil vermijden. Rulot is zich trouwens bewust van die veranderde machtsdynamiek, want hij verwijst er zelf naar in een naoorlogse ondervraging: 'Dat gaf me een groot gezag dat ik tegenover de Duitsers kon gebruiken ten voordele van mijn personeel'.³⁹⁸

Er opende zich dus een onderhandelingsmarge in 1942. Rulot mist de kans die marge optimaal te gebruiken. Hij blijft zich dogmatisch verzetten tegen sabotages, terwijl duidelijk is dat een groot deel van het bedrijf de situatie niet meer accepteert en overgaat tot verzet. In 1942 had hij de weerstand binnen het bedrijf sterker kunnen vertegenwoordigen door de Duitsers meer onder druk te zetten. Zo had hij de belofte kunnen maken de toenemende sabotages door het personeel te doen verminderen in ruil voor het Duitse engagement dat het Belgische personeel niet verplicht zou worden bepaalde militaire treinen uit te voeren. Dat is belangrijk, omdat tijdens de zomer van 1942 de deportaties van raciaal vervolgd startten. Wanneer plots ouderen, vrouwen en kinderen worden gedeporteerd, is duidelijk iets uitzonderlijks aan de hand. Rulot mist een uitgelezen kans om daarop te reageren.

Of een dergelijk protest of een nieuwe onderhandeling veel concreet effect gehad zouden hebben, is onmogelijk te bepalen. Het lijkt eigenlijk zeer onwaarschijnlijk dat de WVD/HVD dit zou hebben geaccepteerd. De WVD en later HVD blijven uiteindelijk onbuigbaar, omdat ze uiteindelijk zelf ook geen enkele speelruimte krijgen van Berlijn. Duitse verantwoordelijken in Brussel die de opgelegde quota niet halen,

³⁹⁸ PV dd. 11 december 1944, ondervraging Rulot, Dossier C. *Declarations et productions de M. Rulot, Diverse, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1, Arch. NMBS/SNCB.*

worden door Berlijn vervangen. We zien ook dat de WVD/HVD andere afspraken (zoals rond het luchtafweergeschut op Belgische treinstellen) niet respecteert. Maar dat is hier niet het centrale punt. Het punt is dat Rulot zelfs geen poging onderneemt om te protesteren tegen de deportatietreinen, ongeacht het eventuele succes van zijn poging. Hij probeert niet eens de marge die er in 1942 waarschijnlijk wel is, te gebruiken tegen de deportatietreinen. Een protest van Rulot had de treinen niet kunnen tegenhouden, maar misschien wel vertragen. Dat zien we immers gebeuren wanneer hij het bedrijf duidelijk verbiedt namenlijsten van personeel door te geven of het luchtafweergeschut te accepteren. Het personeel stopt vervolgens ook waar mogelijk de medewerking aan die maatregel, wat vertragingen creëert. De Duitsers verliezen op die manier veel tijd en energie met onderhandelen en moeten uiteindelijk de taken zelf opnemen. Deze twee voorbeelden tonen aan dat in geval van een ondubbelzinnige en aangehouden weigering van de directie, de Duitsers weinig meer kunnen doen dan blijven dreigen. Uiteindelijk duurt het tot 24 augustus 1944, met de geallieerden aan de voordeur, voordat de directieraad formeel weigert om nog 'militaire treinen' uit te voeren.

Dat Rulot in 1941, 1942 of 1943 de deportatietreinen niet herkent als iets waartegen hij moet protesteren, is een foute inschatting van hem. Dat het wel degelijk mogelijk was, bewijst het protest van secretaris-generaal Gaston Schuind in april 1943 bij Militärverwaltungsschef Eggert Reeder. Schuind is overigens ironisch genoeg een van de weinige secretarissen-generaal die na de bevrijding veroordeeld zal worden voor collaboratie. Toch kan dit niet uitsluitend een individuele verantwoordelijkheid van Rulot genoemd worden. Integendeel, de 'blinde vlek' voor de deportaties, die vandaag zo moeilijk te vatten is voor ons, bestaat op een algemeen collectief niveau. Het eenmalige protest van secretaris-generaal Schuind is hoogst uitzonderlijk. De deportatietreinen worden nooit besproken door de directieraad (voor zover we weten), het bestendig comité, de raad van bestuur of de bevoegde secretarissen-generaal. Principiële protesten van het personeel bij de directie over de deportatietreinen komen niet voor. Het verzet binnen het bedrijf was nog breder en dieper vertakt dan we dachten. Maar zelfs dat indrukwekkende verzet heeft geen specifieke aandacht voor de deportatietreinen. Het is dus niet zo dat de directeur-generaal de vele alarmsignalen bewust negeert. Integendeel, hij functioneert in een oorverdovende collectieve stilte rond de deportatietreinen.

Een laatste belangrijk element in de bredere context is de verantwoordelijkheid van andere belangrijke actoren en specifiek de structuren waarin de directeur-generaal werkt. Ondanks het feit dat Rulot grote individuele macht heeft en die ook gebruikt, werkt hij ingekapseld in een vertakt systeem van industriële netwerken en de publieke overheden. Rulot onderhoudt contacten met de industrie en wellicht het Galopin-comité. Uiteindelijk vervoert de NMBS enkel wat Belgische bedrijven aan Duitsland leveren. De tonnen steenkool, erts, chemische bestanddelen en afgewerkte producten die ze levert, komen van de Belgische industrie. In termen van 'verantwoordelijkheid'

voor die specifieke leveringen zouden we in dat geval voor de NMBS hoogstens kunnen spreken over 'medeplichtigheid'. De eerste jaren overlegt Rulot geregeld met zijn directieraad. Hij zoekt bij moeilijke principiële dossiers altijd formele dekking: bij het bestendig comité, de raad van bestuur, juridisch adviseurs en zelfs de secretarissen-generaal.

Nu blijkt dat deze belangrijke actoren niet enkel geen tegenwind bieden, maar hem doorgaans de boodschap geven dat hij door moet gaan. Vooral de bevoegde secretaris-generaal van Transport, Claeys, draagt hier naar onze inschatting een grote medeverantwoordelijkheid. Hij neemt altijd deel aan de vergaderingen van het bestendig comité en de raad van bestuur. Hoewel de secretaris-generaal zuiver formeel gezien misschien gelijk heeft als hij zegt dat hij gewoon 'observator' kan zijn, is zijn rol minstens heel dubbelzinnig. De secretaris-generaal heeft in de praktijk wel degelijk een grote invloed op de houding van de directie. In alle moeilijke dossiers duwt de secretaris-generaal Rulot, al dan niet impliciet, naar meer toegevingen in het belang van het land. Dat de sociale rechten gewaarborgd worden aan personeel dat dienst neemt in Duitsland, bijvoorbeeld, gebeurt enkel omdat het comité van secretarissen-generaal Rulot expliciet vraagt die toegeving te doen. Ook bij andere militaire prestaties is de boodschap telkens dat er geen andere keuze is. Het meest exemplarische voorbeeld vinden we bij het herstel van Duits rollend materieel in de werkplaatsen. Daarover schrijft Claeys op 8 september 1941 namens de secretarissen-generaal: 'Als uw raad van bestuur de verantwoordelijkheid zou nemen om in te gaan op de vraag van de WVD, dan zouden zij dit niet afkeuren'. Hoewel de secretaris-generaal vermijdt formele toestemming te geven, is de geest van zijn antwoord goedkeurend (zeker ook omdat hij even verder ook instructies geeft over de concrete betalingsmodaliteiten). Dat Rulot altijd gedacht heeft dat zijn beleid de goedkeuring had van de bevoegde secretarissen-generaal, is volkomen logisch. Overigens ketst op 5 augustus 1942 secretaris-generaal Claeys ook een vraag af van Maurice Benedictus, het administratieve hoofd van de Vereniging van de Joden in België, over de transportvoorwaarden van Joden. Claeys antwoordt dat enkel de HVD verantwoordelijk is en speelt de vraag zelfs niet door aan de NMBS.

De uitkomst van het naoorlogse zuiveringsonderzoek is in dit verband toch opvallend te noemen. Secretaris-generaal Claeys wordt geen enkele vorm van verantwoordelijkheid over de NMBS toegedicht. Maar hijzelf is wel heel scherp voor Rulot, die hij 'ongeschikt' noemt. Claeys spreekt in dit verband onder meer over Rulots 'gebrek aan voorbereiding om een politieke rol te spelen'. Dat is een merkwaardige uitspraak. De gebrekkige voorbereiding voor het beleid van de NMBS in oorlogstijd lijkt grotendeels de verantwoordelijkheid van de Belgische regeringen en voogdijministers, die daarvoor het wettelijke kader moesten uittekenen. En wat bedoelt Claeys met een 'politieke rol'? Kon van Rulot verwacht worden dat hij in bezettingstijd de rollen die normaal toekomen aan de bevoegde minister, het parlement en de raad van bestuur, in één persoon zou overnemen? Kan van een

topambtenaar die een product is van de Belgische bestuurscultuur van de jaren 1930, verwacht worden dat hij plots een 'politieke rol' opneemt? Ondanks zijn machtspositie zit Rulot enkel op zijn stoel omdat het vooroorlogse politieke systeem hem heeft geselecteerd en van hem verwacht dat hij functioneert in de Belgische bestuurscultuur van strikte politieke voorgedij. Natuurlijk omarmt Rulot vrijwillig de grotere macht die de bezetting hem geeft, maar de andere actoren bevestigen hem in die houding. Precies die kwaliteiten waardoor het systeem hem in vreedstijd zo geschikt vond, werken misschien tegen hem tijdens de bezetting.

De regering en het bedrijf willen de naoorlogse interne zuiveringen van de NMBS gebruiken om een klein aantal verantwoordelijken te identificeren en te verwijderen, als een noodzakelijke voorwaarde om het bedrijf zo ongeschonden mogelijk een snelle doorstart te geven. Dat is geen onlogische strategie in 1945. Maar het heeft er wel toe geleid dat een breder zelfkritisch onderzoek niet plaatsvond en de collectieve verantwoordelijkheden bij enkele individuen gelegd konden worden.

Daarom willen we besluiten dat directeur-generaal Narcisse Rulot twee centrale fouten maakt waarvoor hij een individuele historische verantwoordelijkheid draagt. Ten eerste zag hij in 1940 niet in hoe belangrijk een afsprakenkader was, ten tweede heeft hij 1942 zijn grote persoonlijke macht niet gebruikt om de militaire prestaties aan de bezetter, en met name de deportatietreinen, te proberen te beperken. Toch zijn die individuele keuzes alleen maar te verklaren door het systeem waarin hij functioneert. Rulot conformeert zich in 1940 volledig aan de wensen van het Belgische establishment. Tijdens de bezetting bevestigen de betrokken overheden en bedrijven hem in zijn bezettingsbeleid. Zeker wat betreft de deportatietreinen was de stilte collectief en totaal. In die zin kan de eindverantwoordelijkheid niet beperkt worden tot één man of zelfs één bedrijf. Het gebrek aan een duidelijk protest tegen het uitvoeren van de deportatietreinen is een collectieve verantwoordelijkheid van de hoogste Belgische industriële en publieke gezagdragers in oorlogstijd.

Lessen uit het verleden

In het kader van het publieke karakter van deze opdracht besluiten we met vijf korte elementen die eventueel kunnen dienen als vertrekpunt voor een debat of andere initiatieven.

Een eerste les heeft betrekking op de aard van grootschalige administraties of bedrijven in relatie tot ethische keuzes. De NMBS is tijdens een oorlog een mastodontbedrijf, ingekapseld in industriële netwerken, een wettelijk kader en een traditie van politieke voorgedij. Ze heeft een duidelijke opdracht, die is uitgedrukt in productiviteit en dienstverlening. Voor de oorlog speelt het bedrijf een voortrekkersrol in België wat tayloriaanse arbeidsorganisatie en productie betreft. De NMBS

functioneert onvermijdelijk als een technocratische bureaucratie, met een tunnelvisie op doelgerichtheid gemeten in economische parameters. Dit kan leiden tot collectieve ethische blindheid. Ondanks de grootte van het verzet binnen de NMBS, voelt niemand zich geroepen te protesteren tegen de deportatietreinen. Het illustreert de dwingende manier waarop grote structuren ondenkbare opvattingen en gedrag kunnen normaliseren. In het boek citeren we iemand van de centrale werkplaats in Mechelen, die na de oorlog verklaart dat het personeel het in het begin 'psychologisch' moeilijk had met de herstellingen van Duitse locomotieven. Maar na een paar maanden was dit zo normaal geworden, dat niemand het nog in vraag stelde. Zodra in 1940 wordt geaccepteerd dat militaire prestaties onvermijdelijk zijn, aanvaardt zelfs het verzet uiteindelijk de deportatietreinen.

Een tweede punt betreft het belang van een sterk en afdwingbaar internationaal kader over de rechten en de plichten van een vijandige bezetter tegenover een bezet gebied. In 1940 valt de NMBS ten prooi aan een bezetter die ondanks het bestaan van het internationale oorlogsrecht en onderlinge afspraken zijn feitelijke militaire macht zuiver instrumenteel gebruikt. Bezette overheden en bedrijven, blijken machteloos. Wat zijn vandaag de dag de beste opties om een bezetter in te nemen die haar feitelijke militaire macht misbruikt? Moet overgegaan worden tot actief gewapend verzet, economische sancties, de dreiging van een toekomstige bestraffing van daders. Is zoiets überhaupt mogelijk of moet toch onderhandeld worden over een vorm van samenwerking en dus een moeilijk compromis? Die nog altijd actuele vragen zien we allemaal in de casus van de NMBS in oorlogstijd.

Een derde punt heeft te maken met de universele morele dilemma's die de Belgische 'politiek van het minste kwaad' tijdens de bezetting opwerpt. Topambtenaren en gezagdragers maken tussen 1940 en 1944 veel negatieve keuzes in het belang van het land en haar bevolking. De NMBS is een uitstekend voorbeeld van alle afwegingen die kunnen worden gemaakt. Terwijl het bedrijf de deportatietreinen uitvoerde, was de NMBS letterlijk ook de levensader waar de bevolking van het bezette België van afhing. Maar hoeveel negatieve keuzes wegen uiteindelijk op tegen een groot voordeel? Welk besluitvormingsproces kunnen we ons überhaupt inbeelden om een dergelijke afweging te maken? En zijn wij vandaag in staat om daarover tot een beter besluit te komen dan in 1942? Hoe gaat het er tegenwoordig aan toe in bezette gebieden over de hele wereld?

Een vierde les gaat over het belang van sterke individuele persoonlijkheden met een zekere democratische weerbaarheid op machtsposities. Iemand als directeur-generaal Rulot had de juiste technische vorming, het juiste netwerk, de leidinggevende persoonlijkheid, de gezagsgetrouwheid en het systeeminzicht om in vreedstijd deze toepositie uit te oefenen. Maar dat maakte van hem niet noodzakelijk de meest geschikte leider tijdens de acute democratische crisis in 1940. Hij weet zijn positie tegen 1942 aanzienlijk te versterken, maar blijft – net als iedereen rond hem

– blind voor de deportatietreinen. Tijdens democratische crisismomenten is het essentieel om mensen in machtsposities te hebben met een moreel kompas, mensen die afstand kunnen nemen van het systeem waarvan zij zelf de grootste vertegenwoordiger zijn. Dat is niet eenvoudig en in zekere zin zelfs tegenstrijdig. Het impliceert dat hogere ambtenaren, militairen, beleidsmakers, magistraten enzovoort ingaan tegen het systeem dat ze zelf belichamen. In elk geval is ook hier de politiek van het minste kwaad, bij de NMBS in het bijzonder, een interessante casus voor debat.

Een vijfde les tot slot gaat over de mechanismen en processen van collectieve herinnering. Dat een kritisch zelfonderzoek van het bedrijf in 1945-1947 strategisch wordt beperkt, is waarschijnlijk onvermijdelijk. Maar dat het tot 2023 duurt voordat deze geschiedenis uitgediept wordt, mag toch lang genoemd worden. Al die tijd was geen groot geheim dat deportatietreinen uitgevoerd waren, maar raakte het ondergesneeuwd in de collectieve herinnering. Waarom komen sommige zaken dominant naar voren in onze collectieve herinnering en worden andere zaken letterlijk vergeten? Welke factoren verklaren de blinde vlekken in onze geschiedenis en hoe kunnen we vandaag die blinde vlekken beter en sneller herkennen? Zo geeft dit verhaal ons tot slot ook een concrete inkijk in tachtig jaar moeilijke omgang met de Belgische erfenis van de Tweede Wereldoorlog.

Lijst met afkortingen

Arch.NMBS/SNCB: Archief- en Documentatiecentrum NMBS.

ASA: Archief Stichting Auschwitz

BTNG: Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis

DAO: Dienst Archief Oorlogsslachtoffers (Rijksarchief)

EBD: Eisenbahn Betriebs Direktion (Brüssel)

HVD: Haupt Verkehrsdirektion (Brüssel)

MER: Mitteleuropäische Reisebüro

NMBS: Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

RSHA: Reichssicherheitshauptamt

SNCB-AR: 'Archives de la Société nationale des Chemins de Fer (SNB). Service du Personnel. Dossiers concernant la deuxième guerre Mondiale 1929-1989', Algemeen Rijksarchief.

UHGA: Unie van Hand- en Geestesarbeiders

VJB: Vereniging van Joden in België

VNV: Vlaams Nationaal Verbond

WVD: Wehrmacht Verkehrs Direktion (Brüssel)

Bronnenlijst

Algemeen Rijksarchief (Brussel)

1/ Archives de la Société nationale des Chemins de Fer (SNB). Service du Personnel. Dossiers concernant la deuxième guerre Mondiale 1929-1989.

Dossiers 'Incivisme':

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

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

Dossiers:

- Dossier 46 - Généralités – Livres d’ordres ou instructions pour les services P.52.3, Bureau P.S.51.21/1940-1944
- Dossier 67 - Avis 22 P du 6 mars 1945
- Dossier 68 - Avis 29 P du 1^{er} avril 1945
- Dossier 80 – Reprise du travail SNCB et ministère du Ravitaillement
- Dossier 83-84 – Registre des mandats de recettes du Bureau 52.24
- Dossier 89 - Applications de diverses réglementations 1943-1950
- Dossier 91 - Circulaires et notes pour les agents restés en poste sur l’ordre formel de leurs supérieurs malgré les bombardements 1944-1946
- Dossier 92 – Dossier relatif aux agents arrêtés comme otages-1945
- Dossier 110 – Listes agents décédés suite à leur activité patriotique
- Dossier 111 – Agents arrêtés à cause de leur activité patriotique
- Dossier 112 –Agents déportés et décédés lors de la déportation– janvier 1945
- Dossier 113 –Agents déportés pour raisons d’ordre patriotique ou politique et rentrés en Belgique après le 31 octobre 1944
- Dossier 114 – Agents emprisonnés et décédés après le 31 octobre 1944 en Belgique
- Dossier 115 – Agents tués en service
- Dossier 117 – Agents emprisonnés par l’ennemi

2/ Onderzoekscommissies naar de houding der rijksambtenaren

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

3/ Résistants armés 1940-1945. Dossiers individuels.

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

4/ Staatsveiligheid

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

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

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

- D .IV/1-702 Israélites

- D.V-790 Albert Dumont

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

- M.I nr. 1390/14 Transports

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

Rijksarchief Brussel Depot Cuvelier

1/ Archieven van het militair gerecht voor de bestrafing van collaboratie na de Tweede Wereldoorlog

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

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

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

- Dossier "Union Belges des Constructeurs des Locomotives".

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

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

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

2/ Archieven van het auditoraat-generaal van de Krijgsmacht, Algemene Documentatiedienst

- Locomotives « Z/34-82 » (Question parlementaire no 23 du 21/01/1947 de M. Demany, demandant si un rapport officiel a été établi à l'encontre des entreprises industrielles qui ont fabriqué des locomotives pour la Reichbahn [sic] pendant l'occupation)

3/ Archives de la Société Générale

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

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

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

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

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

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

- SNCFB: Interviews nr. 186, 226, 257, 287, 391, 391, 543, 705, 725

- Juifs déportation: Interviews nr. 211, 212, 414, 443

- XXVe convoi: nr. 28

Archieven van de 'Office de Récupération Économique' (ORE)

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

- Dossier 9892 - Compagnie Belge de Chemins de Fer

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

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

Archief- en documentatiedienst van de NMBS

1/ Apart geklasseerd (Delta-gebouw)

- Zuiveringdossier Narcisse Rulot (5 dozen)
- Notulen van de beraadslagingen van de Raad van bestuur 1940-1945 (PV du Conseil d'Administration)
- Notulen van de beraadslagingen van het Permanent (of Vast) Comité 1940-1945
- Notulen van de Algemene Vergadering 1940-1945

2/ Archief- en Documentatiedienst NMBS

- 9-Oorlogsarchief. Attestaties verzet 1 boîte (archives de guerre. Attestations, résistance)
- 40-E-2.02 Boîte n°03-2012 - OCCUPATION ALLEMANDE (règlements allemands pour les chemins de fer), livres sur l'équipement militaire allemand)
1938-1942 1 doos
- 41-E-2.02 Boîte n°04-2012 - OCCUPATION ALLEMANDE ("Fahrplanbuchen"). 1913-1917
- 139-Biografische fiches (fiches biographiques)
- 152-Varia: Documenten Eisenbahn, Documenten Exploitation, Personeel, orderboeken
- 197-Verslagen over de exploitatie
- 202-E-2.02 Dossier inzake opgeëiste voertuigen
- 218-Biografische fiches
- 220-Vergaderingsverslagen van het Bestendig Comité
- 263-Dossiers inzake wijzigingen aan de structuur van NMBS (1940-...)
- 307-Reglementen, 'Ordres spéciaux'
- 435-Dossiers inzake ernstige ongevallen (1936...) en dienstarchief (1922...): van 1/9/1936 tot 31/7/1945
- 554-E-2.02-Dossiers concernant les sabotages en 1943 (dossiers nr. 951-1100) 1943
- 633-Clichés van Duitse plannen
- 646-E-2.02-Archief inzake oorlogsschade Tweede Wereldoorlog. Oorlogsschade A'pen (Antwerpen) Dam – Statistieken
- 680-Register van ongevallen van 1 september 1936 tot 31 juli 1945

- 716-Archief Digitaal. Dienst ongevallen WOII
- 725-Archief inzake internationaal goederentransport
- 726-Dossiers concernant les sabotages entre 1941 et 1942 (Service des incidents)
- 727-Dossiers concernant les sabotages en 1943 (dossiers n°193-317)
- 728-Dossiers concernant les sabotages en 1943 (dossiers n°318-449)
- 729-Dossiers concernant les sabotages en 1943 (dossiers n°450-700)
- 731-E-2.02 Dommages de guerre. Concerne le 'Groupe de Bruxelles' (occupations et prestations pour les armées alliées ou allemandes) 1944-1947/
- 732- Acquisition (boîte nr. 11-2012)-Documentation: Jaarverslagen NMBS (1938-1951), boeken van NMBS over boekhouding, materieel en planning (1950-1969)
- 752-Télégramme allemand de juin 1940
- 755-Stationschef 'bijzondere situatie tijdens de oorlog'
- 756-'05/1940' Beleidsdocumenten NMBS Tweede Wereldoorlog (= ancien n°9)
- 757-Mutaties, tucht, loonstaten
- 760-Index des trains durant la période de guerre

Bestanden en dossiers zonder nummer:

- Reeks Avis/berichten
 - Avis service Défense Passive
 - Avis service Direction Générale
 - Avis service Exploitation
 - Avis Service Personnel
 - Avis Service Social
- Office d'Exploitation des Transports Coloniaux (OTRACO). Rapport 1940-1944, Bruxelles, 1946 (C700011)
- Situation mensuelle de comptes 1941-1944 (L.C. 12).
- Wagons tombereaux 1940-1945 (1 boîte) RAGH ENO 669-75 ; 680-1-3
- Annuares de la SNCB 1940 et 1948
- PV des commissions de révisions 1940- 1945 (Référence interne: dossier 232.01.2/3.2.)
- Rapport sur le matériel cédé ou réquisitionné - de 1948: réf.232.01.2/1.3 (chemise 230098)

- PV du 29/9/1941 des voitures cédées à la Reichbahn: réf: 232.01.2/3.2/PV106
- Refus de céder des voitures écoles - 1944: réf: 232.01.2/9.3
- Voitures belges rentrant de l'étranger-1949: réf. 232.01.2/1.3
- Voitures cellulaires: fiches d'immatriculation 1903 – HV cellulaire n°9229 à 9230
- Voitures cellulaires: fiches d'immatriculation 1930 – HV cellulaire n°71.001 à 71.004
- Fiches d'immatriculation des voitures cédées à la Wehrmacht sur ordre 0.6.9 (n°17.024 à 17.041)
- Voitures à démolir avant-guerre fonctionnant tout au long de la guerre: Fiches d'immatriculation (n°17.028, 17.043, 17.019)
- Liste des voitures non recensées au 1.1.1948 (pas de référence interne)
- Revendications allemandes du 11 novembre 1940
- XXVe anniversaire de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges. Discours prononcé par M.Delory, Directeur Général, à la Séance Académique Solennelle du 22 octobre 1951 au Palais des Beaux-Arts à Bruxelles.

Archieven HR Rail

- 5.0.540-70: Incivisme, Répression
- 5.0.580-603: Incivisme, Répression Cantons de l'Est
- 5.0.584: Incivisme Cantons de l'Est, révisions
- 53-23: Godfrin Louis, faits de guerre, dossier disciplinaire
- 5.0.700-704: Reichsbahn Ligne Kalterleberg
- Dossier 'Témoins du passé. Train fantôme'

Dienst Archieven Oorlogsslachtoffers (Rijksarchief)

Dossiers de victimes de la guerre:

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

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

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

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

Studiecentrum Oorlog en Hedendaagse Maatschappij (CegeSoma/Rijksarchief)

- Narcisse RULOT, *On n'aurait pas dû*, sInd (mémoire sur la période de guerre) – Collection journaux personnels et manuscrits. Acquisitions 1969-2018. » (02750 AB) *En cours d'inventorisation*
- Déclaration de témoins et d'accusés pendant le procès Kurt Asche devant le Landgericht Kiel, 1980, vol. VI, *Vernehmungen Hans Rodenbüsch*, Bonn, 14 Februar 1968, p. 1175-1176.
- Commission d'enquête sur les fonctionnaires de l'après-guerre
- Notes de A. Castiau (Secrétaire général des Transports, PTT et NIR) sur les réunions des Secrétaires généraux, 1/8/1940-31/3/1941.
- Archives de l'Amicale des Prisonniers Politiques rescapés du convoi du 3 septembre 1944
- AA807, Documents Nolet De Brauwere sur la SNCB
- Archives Hubert Detroz, sur la carrière à la SNCB et l'emploi en Allemagne de son fils Lambert 1940-1945.
- AA861, Albert Sollie, résistance et déportation ("Spooktreinen")
- AA1333/138, Farde de documentation sur la mission MESSALA
- AA1333/196/1 et 196/2: réseau Luc-Marc
- AA69, Verslag sabotages op het Spoorwegnetwerk
- AA70, 'Diverse documenten' over de NMBS

- AA101, Activiteitenverslag van de Ravitailleringdienst van de NMBS
- AA977, Groep/Groupe G (37 persoonsdossiers verzet)
- AA1333, Inlichtings- en Actiediensten (Staatsveiligheid): 94 persoonsdossiers
- AA652, secretaris-generaal Emiel De Winter (Landbouw en Voedselvoorziening); dossier Rulot
- Archief van de Nationale Koningsgezinde Beweging, doos 23 'ROMEO-SANDRA' 1859 (verzetsdossier Narcisse Rulot)
- AA2309, Archief Laurent Deckers, dienstleider NMBS station Achel-Statie
- AA2127, Attestation René Henning, Prisonnier politique
- AA1135, Archives du réseau Luc-Marc- Fardes relatives aux envois d'informations sur le chemin de fer et les déportations de civils en 1943. Fardes n° 94-96, 129-136

Rijksarchief Namen

Fonds Hermann, 127/2 (Narcisse Rulot):

2-L'héritage du Directeur Général Narcisse RULOT

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

Stichting Auschwitz

Mondelinge getuigenissen

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

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

Bundesarchiv Berlin

1/ R 4306 - HAUPTDIREKTION BRÜSSEL

- R 4306/2: Dienstnachweise 1944
- R 4306/3: Verzeichnis der Bahnhöfe in Bezirk der Eisenbahn-Betriebsdirektion Brüssel 1943

2/ R 124 EISENBAHNVERWALTUNGEN IN DEN BESETZTEN GEBIETEN

- R 124/35: Geschäftsplan der Verkehrsdirektion Brüssel 1941 - 1943
- R 124/52: Kraftfahrzeugangelegenheiten 1944
- R 124/58: Geschäftsverteilungsplan, Stand 1941 mit Nachträgen 1941 - 1944
- R 124/69: Wagenübergangspläne der Nationalgesellschaft der Belgischen Eisenbahnen 1941
- R 124/34: Stammpfanzüge für den Güterverkehr.- Zugstellung und Lokstellung 1943
- R 124/131: Eisenbahnübersichtskarten des Bezirks der Eisenbahnbetriebsdirektion Brüssel mit Einzeichnung der Zerstörung vom 27. August bis 3. September 1944
- R 124/83: Frankreich: SF-Züge (Schnellzüge für Fronturlauber) und D-Zugverkehr.- Zugbildung, Belastung und Anweisungen für die Ankündigung der Abfahrt 1942

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

- R 5-ANH. I/50: BA Malmedy in der Zeit von Mai 1940 bis April 1944
- R 5-ANH. I/96: Besetzung der belgischen und französischen Eisenbahnstellen und Wiederaufnahme des Betriebes im Sommer 1940, 1940-1942, 1952-1954
- R 5-ANH. I/102: Allgemeines 1939-1940, 1944, 1954-1955
- R 5-ANH. I/103: Übersichtskarten und Dienstanweisungen 1934, 1940-1944, 1954-1955
- R 5-ANH. I/97: Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen Bd. 1 1940 - 1942

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

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

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

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

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

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

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

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

Bundesarchiv Freiburg

1/ Organisation und Geschäftsverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel

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

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

Selectieve publicatielijst

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Balace Francis (ed.), *Jours de guerre*, Brussel, 1990-2001.

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

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

België in de Tweede Wereldoorlog, 9 delen, Antwerpen/Kapellen, 1973-1991.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Debruyne Emmanuel, *C'était Tégale: un réseau de renseignements en Belgique occupée, 1940-1944*, Brussel, 2003.
- Debruyne Emmanuel, *La guerre secrète des espions belges: 1940-1944*, Bruxelles, 2008.
- Delmelle Joseph, *Histoire des chemins de fer belges*, Bruxelles, 1977.
- Delmelle Joseph, *Quand les rails luisaient de peur*, Evere, 1970.
- Delory F., 'Le premier quart de siècle de la SNCB: 1926-1951', in *Revue de la SNCB*, nr. 3-4, 1951, 3-111.
- Delplancq Thierry, '1940-1942, une cité occupée et ses Juifs. Quelques aspects heuristiques', in *Les Cahiers de la Mémoire contemporaine*, 3, 2001, 125-134.
- Denuit-Somerhausen Christine, 'Le décret Nacht und Nebel de décembre 1941 et les prisonniers politiques belges: une première approche', in *Bijdragen van het NCWOII*, 16, 1994, p. 17-40.
- Devolder Conny, *Het ministerie van Verkeer en van de Post, Telegrafie en Telefonie (1884-1990)*, Bruxelles, 1995.
- Devos Wannes & Gony Kevin, *Oorlog, bezetting, bevrijding: België 1940-1945*, Tielt, 2019.
- Dujardin Jean, 'De Belgische Nationale Beweging. Activiteiten inzake inlichtingen en actie (1941-februari 1944)', in *Bijdragen tot de geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog*, 2, 1972, 115-185.
- Dujardin Jean, 'Le service de renseignements "Boucle"', in *Bijdragen van het NCWOII*, 15, 1992, 205-232.
- Engwert Andreas en Kill Susanne, *Sonderzüge in den Tod. Die Deportationen mit der Deutschen Reichsbahn. Eine Dokumentation der Deutschen Bahn AG*, Köln, 2019, 40, 47.
- Favez Jean-Claude, *Une mission impossible ? Le CICR, les déportations et les camps de concentration nazis*, Lausanne, 1988.
- Federamn Sarah, *Last Train to Auschwitz The French National Railways and the Journey to Accountability*, Wisconsin, 2021.
- Gedenkboek Inlichtings- en Actie Agenten*, Brussel/Antwerpen/Apeldoorn, 2015.
- Geerkens Éric, 'La rationalisation de l'industrie belge: les réalisations de la SNCB (1926-1940)', in *Revue belge de philologie et d'histoire*, vol. 76, 1998, 443-500.
- Gerard-Libois Jules en Gotovitch José, *L'An 40. La Belgique occupée*, Brussel, 1971.
- Gillingham John, *Geld maken in oorlogstijd. Economische collaboratie 1940-1945*, Leuven, 1979.

Gotovitch José en Balace Francis, 'Militärverwaltung', in Francis Balace (ed.), *Jours de guerre. Jours de chagrin I*, 1991, Brussel, 81-102.

Gottwaldt Alfred & Schulle Diana, *Die Judendeportationen aus dem deutschen Reich von 1941-1945*, Wiesbaden, 2005.

Grynberg Anne, *Les camps de la honte. Les internés juifs des camps français. 1939-1944*, Paris, 1991.

Guckes Jochen, 'Le rôle des chemins de fer dans la déportation des Juifs de France', in *Revue d'Histoire de la Shoah*, 1999, nr. 165, 29-110.

Gysel André, Schotte Brecht & Vandewalle Chris, *Trein van hoop: Een verzetsdaad van het volk (4 september 1944)*, Mechelen/Leuven/Diksmuide, 2012.

Hilberg Raul, *Sonderzüge nach Auschwitz*, Mainz, 1981.

Hilberg Raul & Pijpers Rob, *De vernietiging van de Europese Joden*, 3 delen, Laren, 2008.

Huyse Luc & Dhont Steven, *Onverwerkt verleden 1942-1952: Een update na dertig jaar*, Tielt, 2020.

Jacquemin Madeleine, *Inventaire des archives du Ministère des Communications. Administration des Transports (Chemins de fer) 1835-1966*, Bruxelles, 2020.

Klarsfeld Serge & Steinberg Maxime (ed.), *Die Endlösung der Judenfrage in Belgien. Dokumente*, New York/Parijs, 1980.

Klarsfeld Serge & Steinberg Maxime, *Mémorial de la déportation des Juifs de Belgique*, Bruxelles/New York, 1982.

Kundrus Birthe & Meyer Beate, *Die Deportation der Juden aus Deutschland. Pläne - Praxis - Reaktionen 1938-1945*, Göttingen, 2004.

L'affaire de M. René Ledoux à la SNCB, s.l., s.n., s.d.

L'action sociale et l'activité patriotique du service du ravitaillement de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges pendant l'occupation ennemie / De sociale actie en de vaderlandslievende bedrijvigheid van de dienst van ravitaillering van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen tijdens de vijandelijke bezetting, Brussel/Bruxelles, s.d

Lamalle Ulysse, *Histoire des chemins de fer belges*, Bruxelles, 1943.

Lamalle Ulysse, *Le chemin de fer, cet inconnu*, Bruxelles, 1945.

Lamming Clive & Roux de Bézieux Guillaume, *Le train en Belgique: la grande histoire des chemins de fer belges*, Brussel, 2016.

Laplasse Jan & Steen Karolien, 'Het verzet gewogen: een kwantitatieve analyse van politieke aanslagen en sabotages in België, 1940-1944', in *Bijdragen tot de Eigentijdse Geschiedenis*, 15, 2005, 227-262.

Lateur Ruben, *Het verzet tijdens de Tweede Wereldoorlog door de spoorweglieden in de regio Mechelen en de aansluitende zones Leuven, Tienen en Landen*, ongepubliceerde masterscriptie, UGent, 2023.

Laureys Véronique, 'L'attitude du gouvernement belge en exil à Londres envers les juifs et la question juive pendant la Seconde Guerre mondiale', in Van Doorslaer Rudi (ed.), *Les Juifs de Belgique. De l'immigration au génocide, 1925-1945*, Brussel, 1994, 137-152.

L'effort de guerre des cheminots belges, 1944-1945, Bruxelles, s.d.

Lemaire Charles, 'La destruction des ponts-rails métalliques pendant la guerre', in *L'Ossature Métallique*, vol 10, nr. 5-6, 1945, 87-97.

Lichtenstein Heiner, *Mit der Reichsbahn in den Tod: Massentransporte in den Holocaust 1941 bis 1945*, Köln, 1985.

Logghe Sybren, *De administratieve zuivering van incivisme binnen de NMBS na de Tweede Wereldoorlog*, onuitgegeven masterscriptie UGent, 2023.

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

Luyten Dirk en Magits Michel, 'Het juridisch begrip "noodtoestand" in het Belgisch strafrecht tijdens de repressie van de economische collaboratie na de Tweede Wereldoorlog', in *Rechtskundig Weekblad*, 1994, nr. 13, 417-425.

Luyten Dirk, 'De "opdracht" van de regering aan het Galopin-Komitee op 15 mei 1940', in *Bijdragen van het Navorsings- en studiecentrum voor de geschiedenis van de tweede wereldoorlog*, 16, 1994, 165-171.

Luyten Dirk, *Burgers boven elke verdenking? Vervolgingen van economische collaboratie in België na de Tweede Wereldoorlog*, Brussel, 1996.

Luyten Dirk, *Het corporatisme bij de katholieken en de christelijke en socialistische vakbonden in België (1930-40). Een verkenning*, Brussel, 1985.

Luyten Dirk, *Ideologie en praktijk van het corporatisme tijdens de Tweede Wereldoorlog in België*, Brussel 1997.

Maerten Fabrice, *Du murmure au grondement. La Résistance politique et idéologique dans la province de Hainaut pendant la Seconde Guerre mondiale (mai 1940-septembre 1944)*, 3 vol., Bergen, 1999.

Maerten Fabrice, Selleslagh Frans & Van den Wijngaert Mark (red.), *Entre la peste et le choléra. Vie et attitude des catholiques belges sous l'occupation*, Gerpennes, 1999.

Matteazzi Florence, '«Qui s'y frotte, s'y pique». Aperçu de la résistance au sein de la SNCB durant la Deuxième guerre mondiale', in BTNG, (te verschijnen in 2024).

Meinen Insa, *De Shoah in België*, Antwerpen, 2011.

Meunier Sabine, *Les Juifs de Belgique dans les Camps du Sud-Ouest de la France*, ULB, onuitgegeven licentieverhandeling, 1999.

Meyers Willem & Selleslagh Frans, *De vijand te lijf: de Belgen in het verzet*, Antwerpen/Amsterdam, 1984.

Michiels Marc & Van den Wijngaert Mark, *Het XXste transport naar Auschwitz*, Antwerpen, 2012.

Moreau Patrick, *Systematiek en Willekeur: het verhaal van de politieke gevangenen uit het arrondissement Mechelen*, Antwerpen, 2003.

Mulder Dirk, *Buitengewone transporten: Deportaties van Joden, Roma en Sinti uit Nederland, 1940-1945*, Zwolle, 2022.

Nefors Patrick, *Breendonk, 1940-1945: de geschiedenis*, Antwerpen, 2004.

Nefors Patrick, *Industriële "collaboratie" in België. De Galopindoctrine, de Emissiebank en de Belgische industrie*, Leuven, 2000.

Nolet de Brauwere Paul, 'L'organisation', in *Trains*, nr. 3-4, 1951, 19-23

Pohl Dieter, 'Dimensionen eines Menschheitsverbrechens. Die Verfolgung und Ermordung der europäischen Juden 1939-1945', in Burkhard Asmuss, *Holocaust. Der Nationalsozialistische Völkermord und die Motive seiner Erinnerung*, Berlijn, 2002.

Rapport. Situation faite par le Reichsbahn au personnel de la S.N.C.B. resté ou repassé dans les territoires annexés au Reich pendant l'occupation de la Belgique. Attitude adoptée par ce même personnel à l'égard de l'occupant, s.l. , s.n., 194

Rochet Bénédicte, 'L'administration centrale belge: des fonctionnaires résistants et/ou patriotes ?' in *Les Services publics et la Résistance en Zone Interdite et en Belgique (1940-1944)*, Lille, 13-26.

Rochet, Bénédicte, *L'administration belge pendant la Deuxième Guerre mondiale: refuge et berceau de modernisation?*, onuitgegeven onderzoeksrapport CegeSoma, Brussel, 2002.

Roden Dimitri, 'Van aanhouding tot strafuitvoering. De werking van het Duitse gerechtelijke apparaat in bezet België en Noord-Frankrijk, 1940-1944', in *Bijdragen tot de Eigentijdse Geschiedenis*, nr. 22 – 2010, 113-160.

Roden Dimitri, *Ondankbaar België: de Duitse repressie in de Tweede Wereldoorlog*, Amsterdam, 2018

Rozenblum Thierry, *Une cité si ardente ... Les Juifs de Liège sous l'Occupation (1940-1944)*, Bruxelles, 2010.

Saerens Lieven, 'Augustus 1942. De jodenvervolging in Borgerhout en de medewerking van de lokale politie', in *Bijdragen tot de Eigentijdse Herinnering*, 4, 2002, 99-146.

Saerens Lieven, 'De Antwerpse verzetspers en de jodenvervolging', in *Tegendruk. Geheime pers tijdens de Tweede Wereldoorlog*, s.l., 2004, 145-163.

Saerens Lieven, 'De Jodenvervolging in België in cijfers', in *Bijdragen tot de Eigentijdse Geschiedenis*, 17, 2006, 199-236.

Saerens Lieven, 'Dossier Brussel en de Joodse kwestie. Inleiding', in *Bijdragen tot de Eigentijdse Geschiedenis*, 12, 2003, 125-138.

Saerens Lieven, 'Gewone Vlamingen ? De jodenjagers van de Vlaamse SS in Antwerpen, 1942 deel 1 & deel 2', in *Bijdragen tot de Eigentijdse Geschiedenis*, 2005, 15 & 16, 289-313 & 11-56.

Saerens Lieven, *Vreemdelingen in een wereldstad. Een geschiedenis van Antwerpen en zijn joodse bevolking (1880-1944)*, Tielt, 2000.

Scholliers Peter, 'De massale ontruiming van de SS-gevangenen. De transporten van 8 en 23 mei 1944 naar Buchenwald', in *Bijdragen tot de Geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog*, VI, 1980, 1, 119-148.

Schram Laurence, 'De oproeping voor 'tewerkstelling' in het Oosten', in Rudi Van Doorslaer en Jean-Philippe Schreiber, *De curatoren van het getto. De vereniging van de joden in België tijdens de nazi-bezetting*, Tielt, 2004, 247-267.

Schreiber Marion & Gielkens Jan, *Stille rebellen: de overval op deportatietrein nr. 20 naar Auschwitz*, Amsterdam/Antwerpen, 2001.

Seberechts Frank, 'Hier gaat alles zijnen gewonen gang'. *De verplichte tewerkstelling in Duitsland tijdens de Tweede Wereldoorlog*, Leuven, 2005.

Seberechts Frank, *De weggevoerden van mei 1940*, Antwerpen, 2014.

Seberechts Frank, 'Uit welke reden is het dat wij verjacht worden?' *De vervolging van de zigeners in België in de eerste helft van de twintigste eeuw*, Brussel, rapport van het CegeSoma, 2008.

Selleslagh Frans, *L'emploi de la main d'œuvre belge sous l'occupation 1940*, Bruxelles, 1970.

Steinberg Maxime & Schram Laurence, *Transport XX Malines-Auschwitz*, Bruxelles, 2008.

Steinberg Maxime, 'Malines, antichambre de la mort', in *1940-1944: Les années ténébres. Déportation et résistances des Juifs en Belgique. Exposition organisée à Bruxelles du 13 septembre 92 au 20 décembre 92*, Bruxelles, 1992, p. 7-14.

Steinberg Maxime, *Dossier Brussel-Auschwitz. De SS-politie en de uitroeiing van de joden*, Brussel, 1981.

Steinberg Maxime, *La Persécution des Juifs en Belgique (1940-1945)*, Bruxelles, 2004.

Steinberg Maxime, *Un pays occupé et ses juifs. Belgique entre France et Pays-Bas*, Brussel, 1999.

Strubbe Fernand, *Geheime oorlog 40/45: de inlichtings- en actiediensten in België*, Tielt, 1992.

Styven Dorien Styven en Vanden Daelen Veerle, 'The "Antwerp specificity". Differences in deportation numbers', in *BTNG*, 2024, nr. 1, paginering nog niet bekend.

Temmerman Patrick & Boeckx Bert, *Deportatie en verzet, een eerste globale statistische analyse op basis van de erkenningsdossiers Politieke Gevangenen*, Bruxelles, 1995.

Train: exposition de la Confédération Nationale des Prisonniers Politiques et Ayants-Droit et de l'Association Nationale des Résistants du Chemin de Fer = *Trein: expositie van de Nationale Confederatie der Politieke Gevangenen en Rechthebbenden en van de Nationale Vereniging der Weerstanders van 't Spoor*, Bruxelles, 1947.

Umbreit Hans, 'Les pouvoirs allemands en France et en Belgique', in *L'occupation en France et en Belgique 1940-1944*, Lille, 1987-1988, 2 vol., 5-40.

Van Brussel Louis, *Partizanen in Vlaanderen. Met aktieverslag van korps 034-Leuven*, Leuven, 1977.

Van Crombrugge Yaëlle, *Les espions Zéro dans l'ombre du pouvoir 1940-1944*, Brussel, 2013.

Van de Vijver Herman, Van Doorslaer Rudi & Verhoeyen Etienne, *Het Verzet (2) (België in de Tweede Wereldoorlog)*, Antwerpen/Amsterdam/Kapellen, 1988.

Van Den Berghe Gie, *Getuigen, een case-study over ego-documenten: bibliografie van ego-documenten over de nationaal-socialistische kampen en gevangenschappen, geschreven of getekend door 'Belgische' (ex-)gevangenen: Belgen, personen die in België gedomicilieerd waren of verbleven, en andere uit België gedeporteerde personen*, 2 delen, 1995.

Van den Wijngaert Mark (e.a.), *België tijdens de Tweede Wereldoorlog*, Antwerpen, 2004.

Van den Wijngaert Mark, 'De Secretarissen-Generaal tegenover de verplichte tewerkstelling (1940-1944)', in *Bijdragen tot de Geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog*, 1, 1970, 7-23.

Van den Wijngaert Mark, De Bens Els & Culot Jean, 'De verplichte tewerkstelling in België (1940-1944)', in *Bijdragen van het Navorsings- en Studiecentrum voor de Geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog*, 1, 1970, 7-68.

Van den Wijngaert Mark, *Het beleid van het comité van de sekretarissen-generaal in België tijdens de Duitse bezetting. 1940-1944*, Brussel, 1975.

Van den Wijngaert, *Nood breekt wet. Economische collaboratie of accommodatie. Het beleid van Alexandre Galopin, gouverneur van de Société Générale tijdens de Duitse bezetting (1940-1944)*, Tielt, 1990.

Van der Aar Kris, 'Vous avez peur de ce que diront les gens de Londres'. De administratieve zuivering van de Belgische spoorwegen in de praktijk, 1944-1948, in *BTNG*, (te verschijnen in 2024).

Van der Wee Herman en Verbreyt Monique, *Oorlog en monetaire politiek: de Nationale Bank van België, de Emissiebank te Brussel en de Belgische regering, 1939-1945*, Brussel, 2005.

Van der Wee Herman en Verbreyt Monique, *A small nation in the turmoil of the Second World War*, Leuven, 2009.

Van Doorslaer Rudi & Schreiber Jean-Philippe, *De curatoren van het getto. De vereniging van de joden in België tijdens de nazi-bezetting*, Tielt, 2004, 204-215.

Van Doorslaer Rudi (dir.), *Les Juifs de Belgique. De l'immigration au génocide (1925-1945)*, Bruxelles, 1994.

Van Doorslaer Rudi, 'Gebruikt verleden. De politieke nalatenschap van de Tweede Wereldoorlog in België, 1945-2000', in Deneckere Gita & De Wever Bruno (red.), *Geschiedenis maken. Liber Amicorum Herman Balthazar*, Gent, 2003, 227-266.

Van Goethem Herman, 'La convention de La Haye, la collaboration administrative en Belgique et la persécution des Juifs à Anvers, 1940-1942', in *Cahiers d'Histoire du Temps Présent (30/60) - Bijdragen tot de Eigentijdse Geschiedenis (30/60)*, 2006, nr. 17, 117-198.

Van Heesvelde Paul J.G.M.J., 'De Belgische spoorwegen en de economische oorlogsvoorbereiding', in Madelon de Keizer (e.a. eds.), *Thuisfront. Oorlog en economie in de twintigste eeuw*, 2003, Amsterdam, 63-74.

Van Heesvelde Paul J.G.M.J., 'Un petit pays dans une grande guerre: la logistique militaire et les chemins de fer belges 1914-1945', in Dominique Barjot (ed.), *Deux guerres totales 1914-1918, 1939-1945: la mobilisation de la nation*, Paris, 2012, 391-419.

Van Heesvelde Paul, '«Vous considérant, M. le directeur général, comme le père de la grande famille du rail». Les relations sociales à la SNCB pendant la Deuxième Guerre mondiale', in *Travailler dans les entreprises sous l'occupation*, Franche-Comté, 2007, 470-484.

Van Heesvelde Paul, 'Au service de deux maîtres. La reprise du travail à la SNCB en 1940', in Marie-Noëlle Polino (éd.), *Une entreprise publique dans la guerre. La SNCF, 1939-1945*, Paris, 2001, 105-121.

Van Heesvelde Paul, 'Räder müssen rollen für den Sieg. L'exploitation ferroviaire durant la Seconde Guerre Mondiale' / 'Räder müssen rollen für den Sieg. Spoorwegexploitatie tijdens de Tweede Wereldoorlog', in: Bart van der Hertten, Michelangelo Van Meerten, Greta Verbeurgt (eds.), *Le temps du train: 175 ans de chemins de fer en Belgique. 75e*

- anniversaire de la SNCB / Sporen in België - 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS*, Leuven, 2001, 182-199.
- Vanbellingen Pierre, *Les attaques aériennes alliées et les sabotages ferroviaires contre le réseau belge pendant l'occupation 1940-1944*, Bruxelles, 1983
- Vandenberghen Karl, *De trein fluit: getuigenissen over concentratiekampen*, Aatrijke, 1995.
- Vandenberghen J., *La Société Nationale des Chemins de Fer belges 1939-1945*, Bruxelles, 1991.
- Vandepontseele Sophie, 'Le travail obligatoire des Juifs en Belgique et dans le Nord de la France', in Jean-Philippe Schreiber en Rudi Van Doorslaer (eds.), *Les curateurs du ghetto: l'Association des Juifs en Belgique sous l'occupation nazie*, Bruxelles, 2004, 201-205.
- Vanthemsche Guy, 'Het Interbellum. Een scharnierperiode voor de Belgische spoorwegen (1919-1939)', in Bart van der Hertten, Michelangelo Van Meerten, Greta Verbeurgt (eds.), *Sporen in België - 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS*, Leuven, 2014, 151-177.
- Verhaegen Jean, *Prisonnier des Allemands. 1942-1944*, Bruxelles, 1995
- Verhoeyen Etienne (red.), *Le travail obligatoire en Allemagne (1942-1945)*, Bruxelles, 1993.
- Verhoeyen Étienne, 'Le service de renseignements «Marc»', in *Bijdragen van het NCWOII*, 14, 1991, 6-60 en 15, 1992, 117-160.
- Verhoeyen Etienne, *België bezet. 1940-1944. Een synthese*, Brussel, 1993.
- Weisers Marie-Anne, *La justice belge, les bourreaux allemands et la Shoah*, Bruxelles, 2020.
- Weyssow Daniel, Struyven Jo & Baumann Roland, *Paysages d'évasion du XXe convois*, Bruxelles, 2023.
- Wieviorka Annette, *Déportation et Génocide. Entre la mémoire et l'oubli*, Paris, 1992.
- Willems Bart, 'Duitse repressie en de Belgische gevangenen tijdens de Tweede Wereldoorlog. Een terreinverkenning aan de hand van de Antwerpse casus', in *BTNG*, LI, 2021, 3, 94-124.
- Willequet Jacques, *La Belgique sous la botte: résistances et collaborations 1940-1945*, Paris, 1986.
- Wouters Nico, 'Het transport van de Joden', in Rudi van Doorslaer (e.a.), *Gewillig België. Overheid en Jodenvervolgning tijdens WO II*, Meulenhof/Manteau, 2007, 587-604.
- Wouters Nico, *De Führerstaat. Overheid en collaboratie in België (1940-1944)*, Tielt, 2006.

Bijlage

Betalingsverkeer MER Brussel en MER Berlijn aan de NMBS (Belgische franken)

1941		Betalingen per maand	Subtotaal per trimester
MEI		29.362	77.081
JUNI		24.852	
JULI		22.867	
AUGUSTUS		34.016	1.121.609
		318.954	
SEPTEMBER		65.480	
OKTOBER		17.354	
		680.641	
		5.164	
NOVEMBER	Berlijn	70.356	2.591.496
	Berlijn	122.630	
		30.731	
DECEMBER		58.455	
		296.779	
		686.683	
	Berlijn	12.3170	
		1.202.692	
	Berlijn	611.747 (geannuleerde betaling)	

1942		Betalingen per maand	Subtotaal per trimester
JANUARI		35.687	11.064.558
		2.582	
		277.000	
		23.685	
	Berlijn	138.015	
		28.036	
FEBRUARI		676.483	
		7.500.000	
		611.957	
		4.174	
		875.593	
		93.841	
		25.559	
MAART	Berlijn	163.192	
		298.960	
		277.946	
		31.848	
APRIL		4.135	
		76.555	
		35.169	
		181.293	
		646.869	
		92.582	

MEI		81.975	2.695.632
		55.417	
		5.345	
		140.245	
		586.377	
	Berlijn	207.650	
JUNI		16.406	
		63.408	
		200.014	
	Berlijn	244.310	
JULI		673.321	
	Berlijn	262.933	
		78.767	
		156.960	
AUGUSTUS		79.737	
		392.322	
		65.510	
	Berlijn	307.270	
		116.018	
SEPTEMBER		22.320	
		8.144	
		5.938	
		98.070	
	Berlijn	18.322	

	Berlijn	410.000	
OKTOBER		1.017.738	5.004.917
		97.146	
	Berlijn	363.855	
NOVEMBER	Berlijn	399.225	
		133.578	
		1.842.423	
		11.226	
		20.007	
		62.554	
DECEMBER		934.115	
		123.050	

1943		Betalingen per maand	Subtotaal per trimester
JANUARI		434.077	4.282.703
	Berlijn	402.195	
FEBRUARI		354.373	
		202.965	
		460.203	
		226.635	
		131.760	
MAART		44.655	
		1.506.174	
		102.157	

		22.320	
	Berlijn	395.189	
		2.136.623	
		121.417	
APRIL		20.832	
		91.576	
	Berlijn	346.484	
		3.518	
MEI	Berlijn	314.032	
		101.454	5.500.183
		56.880	
		196.416	
		222.379	
		181.536	
JUNI		1.188.898	
	Berlijn	305.849	
		212.289	
		110.399	
		27.360	
JULI		188.770	
		51.840	5.464.933
		782.323	
	Berlijn	320.016	
AUGUSTUS		2.760.241	

		130.539	
	Berlijn	316.854	
		89.280	
SEPTEMBER		5.198	
		92.256	
		42.480	
		85.540	
		84.780	
		91.646	
	Berlijn	285.411	
OKTOBER		66.240	
		17.280	
		92.256	
	Berlijn	298.764	
		12.052	
		89.260	
		63.964	
NOVEMBER		51.840	
		92.256	
DECEMBER		68.094	
		446.048	
		58.785	
		4.648	
		24.610	
			1.756.395

		55.982
	Berlijn	200.060
	Berlijn	114.256

1944		Betalingen per maand	Subtotaal per trimester
JANUARI		532.760	4.082.672
		135.648	
		5.673	
		110.160	
		586.155	
	Berlijn	299.999	
		5.250	
		90.484	
		89.280	
		76.124	
		12.946	
FEBRUARI		60.535	
		92.256	
		470.053	
	Berlijn	290.000	
	Berlijn	309.999	
		47.924	
MAART		69.120	
		173.483	

		277.055	
		94.208	
	Berlijn	81.778	
		92.256	
		79.526	
APRIL		41.833	2.256.399
		86.304	
	Berlijn	232.859	
	Berlijn	150.000	
		4.380	
		86.947	
		21.600	
MEI	Berlijn	26.085	
		92.256	
JUNI	Berlijn	1.610	
		339.355	
		51.968	
		139.761	
	Berlijn	359.086	
	Berlijn	328.635	
		238.227	
		7.902	
		47.591	
JULI		9.103	1.924.876

		89.280
	Berlijn	75.033
		89.163
		23.108
		23.117
		284.327
		11.176
		274.246
AUGUSTUS		6.000
		615.151
		2.117
		158.903
		34.270
		92.256
		19.723
SEPTEMBER		68.816
		1.013
	Berlijn	48.074

**Bijlage 2: Tabellen (Brief van Delory (directeur Financiën)
dd. 12 oktober 1945 aan de Emissiebank, 1945 – Bru/Bxl
AM SS ZG KA Firmes nr. 36837 (Chemins de fer belges),
Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief).**

ROYAUME DE BELGIQUE.
AUDITORAT GENERAL.

Service central de
Documentation.

297

Transmis à Monsieur l'Auditeur Militaire.
Bruxelles, le 18 février 1946.

Pr. le Commissaire en chef à la Sûreté
de l'Etat.

(sé) JANS.

PARQUET MILITAIRE
DE BRUXELLES
27. 2. 1946
P. R. N° 0 ~~1726/15~~ U S T I T I A .

27

L'en mil neuf cent quarante six, le dix huit du
mois de février,

Nous, J A N S Guillaume, Commissaire à la Sûreté
de l'Etat, officier de police judiciaire, auxiliaire de
Monsieur l'Auditeur Général, exposons que suite à la demande
qui lui fut adressée, l'Administration provisoire de la
Banque d'Emission a transmis à notre service des déclarations
faites en exécution de l'arrêté-loi du 22 juin 1945, relatif
à la déclaration des paiements faits sous l'occupation par
ou pour compte des autorités, organismes, entreprises et
ressortissants soit allemands, soit établis dans un pays
occupé par l'Allemagne.

Nous joignons au présent la déclaration de la
firme *Société nationale des chemins de fer Belges*

à chee d'Xelles, 55. Bouscelles

Dont acte,

Jans.

36837/45
c 68

5517-9-45

10

COPIE.

769
SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

B

Service des Finances
Bureau : 42-2
N° 1881

Bruxelles, le 12 octobre 1945
55, Chaussée d'Ixelles

/MH

BANQUE D'EMISSION
Service des Déclarations
15, rue de Berlaumont
BRUXELLES.

Messieurs,

Comme suite à l'arrêté-loi du 22 juin 1945 (Moniteur du 27 juillet) nous avons l'honneur de vous transmettre, sous ce pli, les relevés des sommes reçues par la S.N.C.B., des autorités, organismes, etc... allemands ou établis dans un pays occupé par l'Allemagne, au cours de la période allant du 10 mai 1940 au 1 novembre 1944.

Conformément aux entretiens que notre délégué, M. DIRICKX J., a eus avec M. MAHIEU, Directeur, ces relevés ont été dressés en triple expédition et par nature d'encaissements. Ils se répartissent comme suit :

Groupe I.	Réparation du matériel roulant	185.222.849	Frs
" II.	Cession de machines-outils, etc.....	4.695.693	
" III.	Prélèvements sur nos stocks	8.514.617	
" IV.	Décomptes de trafic Chemin de fer	409.270.301	
" V.	id. avec agences de voyages	57.313.963	
" VI.	id. Colis postaux	871.240	
" VII.	Cession de pommes de terre	639.568	
	(sur ordre de la Centrale)		
	Total général :	<u>666.528.231</u>	Frs

Veillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

(sé) F. DELORY
Directeur
du Service des Finances.

SERVICE DES FINANCES.

Bureau 42-2

Zinc etc.

Relevé des s
entreprises

N° 769

769

S. N. C. B.

unismes,

I.- Objet :

Total :

666.528.231,-

*aprouvée
lettre du 12/11/1943*

Année.	Mois.	Débiteur.	Observation.
1942	janvier	Hauptverkehrsdirekt Deutsche Reichsbahn à Berlin.	
"	avril	id.	
"	août	id.	
"	octobre	id.	
"	novembre	id.	903.676,-
"	décembre	id.	2.068.099,-
"	"	id.	6.080.240,-
"	"	id.	805.176,-
"	"	id.	78.815,-
"	"	id.	1.630.091,-
1943	janvier	id.	3.529.927,-
"	février	id.	1.263.706,-
"	mars	id.	363.377,-
"	"	id.	6.248.201,-
"	"	id.	142.719,-
"	avril	id.	2.108.187,-
"	"	id.	830.737,-
"	"	id.	906.000,-
"	"	id.	107.887,-
"	"	id.	3.401.986,-
"	"	id.	4.570.788,50
"	mai	id.	21.599,-
"	"	id.	235.654,-
"	"	id.	3.758.768,-
"	juillet	id.	560.203,-
"	août	id.	4.411.144,-
"	août	id.	2.098.418,-
"	septembre	id.	40.096,-
"	"	id.	5.019.425,-
		à reporter	98.515.766,50

SERVICE DES FINANCES.

Bureau 42-2

769

Zinn dr.

Relevé des sommes reçues des autorités, organismes, entreprises et ressortissants allemands.

I.- Objet : Réparations du matériel roulant.

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1942	janvier	Hauptverkehrsdirection Deutsche Reichsbahn à Berlin.	25.000.000,-	
"	avril	id.	12.500.000,-	
"	août	id.	6.250.000,-	
"	octobre	id.	3.580.887,-	
"	novembre	id.	903.676,-	
"	décembre	id.	2.068.099,-	
"	"	id.	6.080.240,-	
"	"	id.	805.176,-	
"	"	id.	78.815,-	
"	"	id.	1.630.091,-	
1943	janvier	id.	3.529.927,-	
"	février	id.	1.263.706,-	
"	mars	id.	363.377,-	
"	"	id.	6.248.201,-	
"	"	id.	142.719,-	
"	avril	id.	2.108.187,-	
"	"	id.	830.737,-	
"	"	id.	906.000,-	
"	"	id.	107.887,-	
"	"	id.	3.401.986,-	
"	"	id.	4.570.788,50	
"	mai	id.	21.599,-	
"	"	id.	235.654,-	
"	"	id.	3.758.768,-	
"	juillet	id.	560.203,-	
"	août	id.	4.411.144,-	
"	août	id.	2.098.418,-	
"	septembre	id.	40.096,-	
"	"	id.	5.019.425,-	
<i>à reporter</i>			98.515.766,50	

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1943	octobre	Hauptverkehrsdirektion Deutsche Reichsbahn à Berlin.	98.515.766,50	Report
"	"	id.	3.692.344,60	
"	"	id.	5.169.281,50	
"	"	id.	4.527.370,50	
"	novembre	id.	3.672.117,-	
"	"	id.	7.095.218,-	
"	"	id.	1.257.893,-	
"	décembre	id.	12.500.000,-	
"	"	id.	5.999.429,80	
"	"	id.	3.569.285,60	
"	"	id.	3.897.153,20	
1944	janvier	id.	1.212.703,60	
"	février	id.	2.718.501,60	
"	"	id.	1.316.279,60	
"	mars	id.	380.174,60	
"	"	id.	5.799.588,60	
"	"	id.	3.611.145,60	
"	"	id.	2.193.047,60	
"	"	id.	745.912,60	
"	"	id.	2.090.418,40	
"	"	id.	3.427.177,60	
"	juin	id.	1.891.280,20	
"	"	id.	2.519.519,60	
"	"	id.	297.270,60	
"	juillet	id.	1.176.605,20	
"	septembre	id.	5.949.363,80	
TOTAL I.			185.222.849,10	

SERVICE DES FINANCES.

Bureau 42-2

RELEVÉ DES SOMMES REÇUES DES AUTORITÉS ALLEMANDS.

II.- OBJET : Cession de machines-outils, trains - travaux, etc.

Année	Mois	Débiteur	Montant	Observation.
1942	juin	Hauptverkehrsdirektion	578.524,-	
"	"	Deutsche Reichsbahn	2.897.886,-	
"	"	à Berlin.		
"	"	id.	173.644,-	
"	août	id.	13.230,-	
"	septembre	id.	2.480,-	
"	décembre	id.	29.929,-	
TOTAL II:			4.695.693,-	

SERVICE DES FINANCES.

Bureau 42-2

Relevé des sommes reçues des autorités et
organismes allemands.

III.- OBJET : Prélèvements sur nos stocks et matériaux de Voie.

Année	Mois.	Débiteur.	Montant	Observation.
1940	novembre	Rheinisch Westphal Electricität à Coln.	27.000,-	
1941	décembre	Eisenbahn Ueberwache Amt à Charleroi.	6.764,-	
"	"	id.	2.194,-	
1942	juin	Verkehrsamt D.Eisenbahn à Athus.	37.819,-	
"	juillet	Eisenbahn Verkehrsamt, à Charleroi.	25.741,-	
"	"	Hauptverkehrsdirektion D Brussel.	157.600,-	
"	"	" " "	865.050,-	
"	août	Eisenbahn Verkehrsamt, Gand.	20.200,-	
"	novembre	Métropa à Berlin.	1.680,-	
1943	janvier	Deutsche Wehrmacht- Gand.	5.998,-	
"	"	" " "	93.761,-	
"	"	" " "	254.622,-	
"	"	Heeresunterkunft, Anvers.	1.573,-	
"	février	Eisenbahn Verkehrsamt, Charleroi.	10.345,-	
"	"	Deutsche Wehrmacht, Gand.	56.413,-	
"	mars	Eisenbahn Picnieren, Brussel.	56.000,-	
"	"	Deutsche Wehrmacht, Gand.	26.275,-	
"	"	Eisenbahn Ueberwacht Amt Anvers.	14.760,-	
"	avril	" Betriebsdirektion, Hasselt.	18.086,-	
"	"	Deutsche Wehrmacht, Gand.	36.242,-	
"	"	" " "	128.751,-	
"	mai	Hauptverkehrsdirektion, Brussel.	1.851.021,-	
"	"	" " "	14.391,-	
"	juin	Dienststelle Feldpost, Brussel.	1.857,-	
"	juillet	Deutsche Wehrmacht, Gand.	3.035,-	
"	"	" " "	4.950,-	
"	"	" " S.S. Hasselt.	19.000,-	
"	"	Hauptverkehrsdirektion, Brussel.	91.416,-	
		<i>à reporter</i>	3.832.544,-	

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1943.	août	Eisenbahn Verkehrsamt, Gand.	6.392,-	
"	"	Deutsche Wehrmacht Gand.	57.738,-	
"	"	" " Gand.	12.652,-	
"	"	" " Gand.	41.253,-	
"	"	Hauptverkehrsdirection, Brussel.	10.683,-	
"	"	" " "	73.718,-	
"	septembre	" " "	9.077,-	
"	"	Deutsche Wehrmacht S.S. Hasselt.	12.000,-	
"	"	Eisenbahn Wehrmacht, Amt Anvers.	3.049,-	
"	"	Mitropa - Berlin	10.692,-	
"	octobre	Deutsche Wehrmacht Gand.	16.845,-	
"	"	Hauptverkehrsdirection, Brussel.	380.214,-	
"	novembre	Bauleitung Luftwaffe, Mons.	22.419,-	
"	"	Eisenbahn Pionieren, Brussel.	57.800,-	
"	"	Deutsche Wehrmacht, Gand.	1.026,-	
"	"	Hauptverkehrsdirection, Brussel.	30.668,-	
"	"	" " "	2.326.397,-	
"	"	" " "	34.844,-	
"	"	" " "	9.900,-	
"	décembre	Deutsche Wehrmacht Gand.	18.711,-	
"	"	" " "	7.289,-	
1944	janvier	" " (Aviation) Florennes.	25.098,-	
"	février	Eisenbahn Verkehrsamt Hasselt.	7.883,-	
"	"	" " " Gand.	216.363,-	
"	mars	Deutsche Wehrmacht "	3.050,-	
"	"	Eisenbahn Verkehrsamt, Brussel.	5.300,-	
"	"	Wehrmacht (Aviation) Florennes.	36.382,-	
"	"	Hauptverkehrsdirection Brussel.	701.892,-	
"	avril	" " "	334.006,-	
"	"	Wehrmacht (Aviation) Florennes.	23.719,-	
"	"	Eisenbahn Verkehrsamt, Gand.	4.795,-	
"	mai	Hauptverkehrsdirection, Brussel.	41.530,-	
"	juin	" " "	2.057,-	
"	"	" " "	12.121,-	
"	"	Wehrmacht (Aviation) Florennes.	17.433,-	
"	"	" Gand.	1.773,-	
"	"	" "	1.342,-	
		Report folio 1	3.832.544,-	
		à Reporter	8.410.655,-	

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1944	juillet.	Hauptverkehrsdirektion, Brussel.	8.800,-	
"	"	Wehrmacht (Aviation) Florennes	19.086,-	
"	"	" " "	22.067,-	
"	"	Stabsmajor Schu, Anvers.	4.752,-	
"	août	Wehrmacht, Brussel	18.417,-	
"	"	Hauptverkehrsdirektion Brussel	8.800,-	
"	"	" " "	19.577,-	
"	"	" " "	2.465,-	
		<i>report</i>	<u>8.410.659,-</u>	
		TOTAL III :	8.516.275,-	
			<u>8.514.617,-</u>	

SERVICE DES FINANCES.

Bureau 12-2

Relevé des sommes reçues des autorités et organismes
sous contrôle allemand.

IV.- OBJET : Décomptes de trafic Chemin de fer.

Année.	Mois.	Débiteurs.	Montant.	Observation.
1940	mai	Chem. fer Prince Henri, Luxembourg.	4.194.000,-	
"	novembre	" " "	1.223.763,-	
"	"	" " "	4.982.775,-	
"	"	Chem. fer Norvégiens, Oslo.	3.006,-	
"	décembre	" Bohême-Moravie, Prague	5.361,-	
"	"	" Yougoslaves, Belgrade	1.311,-	
"	"	" Norvégiens, Oslo	9.424,-	
"	"	" (voie étroite) Luxembourg	1.279,-	
"	"	" Roumains, Bucarest	2.191,-	
"	"	" d'Anzin, à Anzin.	215.162,-	
"	"	" S.N.C. français, Paris.	7.981.563,-	
"	"	" Danois, Copenhague.	1.905,-	
"	"	" " "	146.619,-	
1941	février	Verein à Berlin.	166.424,-	Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen.
"	avril	Chem. fer Norvégiens, Oslo	16.261,-	
"	"	Verein. à Berlin.	2.583.555,-	
"	mai	" " "	2.240.479,-	
"	"	" " "	2.269.962,-	
"	"	Chem. fer Italiens, Rome.	7.163,-	
"	"	" " "	33.165,-	
"	juillet	" " "	51.916,-	
"	"	" Danois, Copenhague	1.651,-	
"	"	" Norvégiens, Oslo	11.497,-	
"	août	Verein, à Berlin.	873.113,-	
"	"	Chem. fer d'Anzin, à Anzin.	822.256,-	
"	"	Verein à Berlin	554.778,-	
"	"	Chem. fer Italiens, Rome.	35.349,-	
"	Septembre	" Danois, Copenhague	1.660,-	
"	novembre	" d'Anzin, à Anzin	179.846,-	
"	"	Verein, à Berlin	3.767.394,-	
"	"	Chem. fer Danois, Copenhague	72.079,-	
"	"	" Français Paris	45.312.500,-	
			<i>à reporter</i> 77.669.410,-	

Année.	Mois.	Débiteurs.	Montant.	Observation.
1941	décembre	Chem.fer Prince Henri Luxembourg	4.548.163,-	
"	"	Verein à Berlin.	3.105.367,-	
"	"	" " "	13.844.768,-	
"	"	Chem.fer Danois, Copenhague	18.034,-	
"	"	" Italiens, Rome	115.122,-	
1942	février	Verein à Berlin.	8.799.581,-	
"	"	Chem.fer Etat Néerlandais, Utrecht	16.637,-	
"	"	" Italiens, Rome.	15.640,-	
"	mars	Verein à Berlin.	10.844.547,-	
"	"	Chem.fer Bohême-Moravie, Prague	20.498,-	
"	avril	" Norvégiens, Oslo	34.606,-	
"	"	" Danois, Copenhague	9.881,-	
"	"	" " "	3.793,-	
"	"	Verein à Berlin	2.509.247,-	
"	"	Chem.fer Norvégiens, Oslo	22.636,-	
"	mai	Verein à Berlin	4.529.186,-	
"	"	Chem.fer Italiens, Rome	24.604,-	
"	"	" Danois, Copenhague	2.827,-	
"	"	Verein à Berlin	6.270.270,-	
"	juin	Chem.fer Italiens, Rome.	37.368,-	
"	"	" Danois, Copenhague	2.410,-	
"	"	Verein à Berlin	20.933.432,-	
"	"	Chem.fer Anzin à Anzin	55.321,-	
"	"	Verein à Berlin	4.898.164,-	
"	"	Chem.fer Norvégiens, Oslo	12.797,-	
"	"	" Danois, Copenhague	6.493,-	
"	juillet	" d'Anzin à Anzin	1.090,-	
"	"	" Italiens, à Rome.	21.740,-	
"	"	" Danois, à Copenhague	9.909,-	
"	"	Verein, à Berlin	21.769.667,-	
"	"	Chem.fer Italiens, Rome	35.192,-	
"	août	" Danois, Copenhague	6.849,-	
"	"	" d'Anzin, à Anzin	11.620,-	
"	"	" " "	10.839,-	
"	"	" Roumains, Bucarest	1.215,-	
"	"	" " "	131.580,-	
"	"	Verein à Berlin	8.800.671,-	
"	septembre	Chem.fer Norvégiens, Oslo	20.567,-	
"	"	" Italiens, Rome	61.739,-	
		<i>à reporter</i>		
			111.564.270,-	

Année	Mois	Débitéur	Montant.	Observation.
1942	septembre	Chem.fer Danois, Copenhague	13.058,-	
"	"	Verein à Berlin	1.901.218,-	
"	"	Chem.fer d'Anzin, à Anzin	9.146,-	
"	octobre	" Italiens, Rome	68.219,-	
"	"	" " "	47.282,-	
"	"	" Danois, Copenhague	11.758,-	
"	"	Verein à Berlin	3.231.033,-	
"	"	" " "	2.789.927,-	
"	"	" " "	5.983.676,-	
"	"	" " "	5.370.752,-	
"	novembre	" " "	5.455.147,-	
"	"	Chem.fer Anzin, à Anzin	39.693,-	
"	"	" " "	25.767,-	
"	"	" Italiens, Rome.	58.141,-	
"	décembre	Bur. Cal. de Compensation, Bruxelles.	26.217,-	
"	"	Verein à Berlin	3.332.285,-	
"	"	" " "	4.667.953,-	
"	"	" " "	1.789.609,-	
"	"	" " "	1.012.318,-	
"	"	Chem.fer d'Anzin, à Anzin	26.565,-	
"	"	" " "	15.673,-	
"	"	" Danois, Copenhague	16.301,-	
1943	janvier	" Italiens, Rome	29.147,-	
"	février	" d'Anzin, Anzin	19.730,-	
"	"	" Nord de Milan, Milan	4.770,-	
"	"	" Italiens, Rome	60.521,-	
"	"	" " "	64.016,-	
"	"	Verein à Berlin	713.257,-	
"	"	Chem.fer Danois, Copenhague	34.536,-	
"	mars	" " "	43.775,-	
"	"	" Norvégiens, Oslo	15.273,-	
"	"	Verein à Berlin	815.170,-	
"	"	" " "	13.556.087,-	
"	"	Chem.fer d'Anzin à Anzin	20.820,-	
"	"	" Italiens Rome	69.573,-	
"	"	" Norvégiens, Oslo	7.502,-	
"	avril	" d'Anzin, à Anzin	31.932,-	
"	"	Verein à Berlin	8.393.787,-	
		à reporter	59.799.669,-	

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1943	avril	Chem.fer Danois, Copenhague	12.031,-	
"	mai	" Italiens, Rome	142.710,-	
"	"	" Bohême-Moravie, Prague	1.449,-	
"	"	" d'Anzin à Anzin	20.431,-	
"	"	Verein à Berlin	1.837.123,-	
"	juin	" "	2.015.574,-	
"	"	" "	4.112.037,-	
"	"	Chem.fer Italiens, Rome	142.040,-	
"	"	" Danois, Copenhague	67.673,-	
"	"	" Bohême-Moravie, Prague	3.638,-	
"	"	" d'Anzin à Anzin	21.100,-	
"	"	" Danois, Copenhague	57.327,-	
"	juillet	Soc.Nat.Chem.fer Français, Paris	26.186.562,-	
"	"	Verein à Berlin	1.694.302,-	
"	"	Chem.fer Italiens, Rome	145.351,-	
"	"	" d'Anzin à Anzin	25.007,-	
"	août	" " "	50.674,-	
"	"	" Italiens, Rome	140.398,-	
"	"	" Danois, Copenhague	93.162,-	
"	"	Verein à Berlin	262.410,-	
"	"	" "	1.817.721,-	
"	"	" "	3.031.711,-	
"	septembre	" "	2.057.164,-	
"	"	" "	7.527.438,-	
"	"	Chem.fer d'Anzin à Anzin	37.404,-	
"	"	" " "	35.615	
"	"	" Slovaques, Bratislava	3.511,-	
"	"	" Italiens, Rome	115.981,-	
"	octobre	Verein, Berlin	199.950,-	
"	"	" "	7.543.962,-	
"	novembre	" "	885.282,-	
"	"	" "	9.186.979,-	
"	"	Chem fer d'Anzin à Anzin	56.590,-	
"	"	" " "	39.286,-	
"	"	" Danois, Copenhague	18.294,-	
"	"	" Roumains, Bucarest	82.715,-	
		<i>à reporter</i>	69.747.877,-	

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	OBSERVATION.
1943	décembre	Chem. de fer Norvégiens, Oslo	2.280,-	
"	"	" Danois, Copenhague	31.316,-	"
"	"	" " "	27.246,-	
"	"	" d'Anzin, à Anzin	27.583,-	
"	"	Verein, à Berlin	1.700.190,-	
"	"	" " "	7.637.725,-	
1944	janvier	" " "	23.267.209,-	
"	"	Chem. fer Danois, Copenhague	26.356,-	
"	février	" d'Anzin, à Anzin	46.314,-	
"	"	" Danois, Copenhague	55.599,-	
"	"	Verein, à Berlin	13.720.077,-	
"	mars	Chem. fer d'Anzin à Anzin	73.455,-	
"	"	" " à "	50.749,-	
"	avril	Verein, à Berlin	21.083.675,-	
"	"	" " à "	16.426.160,-	
"	mai	Chem. fer Italiens, Rome	222.622,-	
"	"	" du Nord de Milan, Milan	1.101,-	
"	"	" d'Anzin à Anzin	61.912,-	
"	"	Verein, à Berlin	9.622.122,-	
"	juin	Chem. fer d'Anzin, à Anzin	58.042,-	
"	"	" Danois, Copenhague	112.397,-	
"	juillet	" Norvégiens, Oslo	16.390,-	
"	"	" " "	11.835,-	
"	"	Verein à Berlin	10.809.727,-	
"	"	" " "	61.756,-	
"	"	" " "	1.540.823,-	
"	août	Chem. fer Danois, Copenhague	139.444,-	
"	"	" " "	27.956,-	
"	septembre	Verein à Berlin	3.530.447,-	
TOTALS IV.:			499.270.304,-	

Total folio 5
→ 90.493.079,-

Récapitulation

folio 1	77.669.410,-
- 2	111.564.270,-
- 3	59.795.665,-
- 4	69.747.877,-
- 5	90.493.079,-
	<u>409.270.304,-</u>

Relève des sommes reçues d'organismes allemands ou
sous contrôle allemand.

V.- Décomptes mensuels avec les Agences de Voyage.

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1940	octobre	C. I. T. Rome. (1)	6.430,-	(1) Compagnie Italienne de Tourisme
"	"	Nordiek Reiseburo Paris.	1.039,-	
"	novembre	C. I. T. Rome	12.422,-	
1941	mars	Lissone-Lindeman, La Haye.	122.374,-	
"	avril	Bernett-Reiseburo Oslo	6.250,-	
"	"	Lindeman, La Haye.	45.900,-	
"	"	" "	32.172,-	
"	"	Hoyman's Am'dam	1.985,-	
"	mai	M. E. R. Bruxelles. (2)	29.362,-	(2) Mitteleuropäisches Reise- bureau
"	"	Hoyman's Am'dam	1.895,-	
"	"	Lindeman, La Haye	141.483,-	
"	"	Nederl. Reis. Vereeniging, La Haye.	1.263,-	
"	juin	M. E. R. Bruxelles.	24.852,-	
"	"	Lindeman, La Haye.	357.541,-	
"	"	Mundus, Hilversum.	3.003,-	
"	"	Hoyman's, Am'dam	3.792,-	
"	juillet	C. I. T. Brussel	20.958,-	
"	"	Nederl. Reis. Vereeniging, Den Haag.	2.267,-	
"	"	Mundus, Hilversum	2.422,-	
"	"	M. E. R. Brussel.	22.867,-	
"	"	Lindeman, La Haye	165.684,-	
"	"	Hoyman's Am'dam	3.060,-	
"	août	M. E. R. Brussel	34.016,-	
"	"	Chem. fer Suedois, Stockholm.	1.571,-	
"	"	Mitropa, Am'dam.	12.733,-	
"	"	C. I. T. Brussel	23.041,-	
"	"	Hoyman's Am'dam	4.086,-	
"	"	Muller, La Haye	17.828,-	
"	"	Lindeman, La Haye.	133.073,-	
"	"	M. E. R., Brussel	318.954,-	
"	septembre	Ibusz, Budapest	3.000,-	
		à reporter	1.557.323,-	

Année.	Mois.	Débitéur.	Montant.	Observation.
1941	septembre	Hoyman's Am'dam.	3.207,-	
"	"	Lindeman, La Haye	248.842,-	
"	"	M. E. R. Brussel	65.480,-	
"	octobre	Nordisk Reiseburo Paris	1.024,-	
"	"	Nederl.Reisvereniging Den Haag	1.050,-	
"	"	M. E. R.. Brussel.	17.354,-	
"	"	" "	680.641,-	
"	"	Lindeman, La Haye	227.952,-	
"	"	Hoyman's Am'dam	1.747,-	
"	"	M. E. R. Brussel	5.164,-	
"	novembre	Lindeman, La Haye	314.896,-	
"	"	M. E. R. Berlin.	70.356,-	
"	"	" "	122.630,-	
"	"	" Brussel.	30.731,-	
"	"	Nederl.Reisvereniging Den Haag	1.713,-	
"	"	Mitropa, Am'dam	24.386,-	
"	"	Hoyman's "	2.544,-	
"	décembre	M. E. R. Brussel	58.455,-	
"	"	Lindeman - La Haye	139.026,-	
"	"	M. E. R. - Brussel	296.779,-	
"	"	" "	686.683,-	
"	"	" BeFlin	123.170,-	
"	"	" "	611.747,-	annulé
"	"	" Brussel.	1.202.692,-	
1942	janvier	" "	35.687,-	
"	"	Nordisk Reiseburo, Paris	1.798,-	
"	"	Hoyman's Am'dam	1.198,-	
"	"	M. E. R. Brussel	2.582,-	
"	"	" "	277.000,-	
"	"	" "	23.685,-	
"	"	" Berlin	138.015,-	
"	"	" Brussel.	28.036,-	
		<i>à reporter</i>	4.634.123,-	

Année.	Mois.	Débitéur.		Montant.	Observation.
1912	janvier	Lissone.	La Haye	76.460,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	1.554,-	
"	"	Hoyman's	"	1.294,-	
"	février	M. E. R.	Brussel	676.483,-	
"	"	"	"	7.500.000,-	
"	"	"	"	611.957,-	
"	"	"	"	4.174,-	
"	"	"	"	875.593,-	
"	"	"	"	93.841,-	
"	"	"	"	25.559,-	
"	"	Lindeman	La Haye	81.212,-	
"	mars	Hoyman's	Am'dam	4.283,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	163.192,-	
"	"	"	Brussel	298.960,-	
"	"	"	"	277.946,-	
"	"	"	"	31.848,-	
"	"	Lindeman	La Haye	78.828,-	
"	avril	M. E. R.	Brussel	4.135,-	
"	"	Lindeman	La Haye	56.022,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	76.555,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	14.982,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	35.169,-	
"	"	"	"	181.293,-	
"	"	Muller,	La Haye	1.375,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	646.869,-	
"	"	"	"	92.582,-	
"	"	"	"	81.975,-	
"	"	"	"	55.417,-	
"	"	"	"	5.345,-	
"	"	Lissone	La Haye	51.234,-	
"	"	Muller	"	4.073,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	140.245,-	
"	"	"	"	586.377,-	
"	"	"	Berlin	207.650,-	
"	juin	"	Brussel	16.406,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	1.088,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	63.408,-	
<i>à reporter</i>				13.125.384,-	

Année.	Mois.	Débitéur.		Montant.	Observation.
1942	juin	M. E. R.	Brussel.	200.014,-	
"	"	Muller	La Haye.	2.767,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	1.597,-	
"	"	Muller	La Haye	5.136,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	244.310,-	
"	"	Lissone	La Haye	89.111,-	
"	juillet	M. E. R.	Brussel	673.321,-	
"	"	Muller	La Haye	2.811,-	
"	"	G. I. T.	Brussel	10.469,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	262.933,-	
"	"	"	Brussel	78.767,-	
"	"	"	"	156.960,-	
"	"	Lissone	La Haye	150.608,-	
"	"	Brabant.	Eindhoven	1.372,-	
"	août	M. E. R.	Brussel	79.737,-	
"	"	"	Brussel	392.322,-	
"	"	"	"	65.510,-	
"	"	Lissone	La Haye	208.510,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	29.899,-	
"	"	Muller	La Haye	4.586,-	
"	"	G. I. T.	Brussel	8.876,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	307.271,-	
"	"	"	Brussel	116.018,-	
"	septembre	"	"	22.320,-	
"	"	G. I. T.	"	8.086,-	
"	"	M. E. R.	"	8.144,-	
"	"	"	"	5.938,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	2.297,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	98.070,-	
"	"	"	Berlin	18.322,-	
"	"	"	"	410.000,-	
"	octobre	Muller,	La Haye	9.766,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	1.017.738,-	
"	"	Lissone	La Haye	188.426,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	1.567,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	97.146,-	
				<i>a reporter</i>	4.980.722,-

Année.	Mois.	Débitéur.		Montant.	Observation.
1942	octobre	Muller	La Haye	7.091,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	9.105,-	
"	"	Lissone	La Haye	133.615,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	363.855,-	
"	novembre	C. I. T.	Brussel	8.824,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	1.013,-	
"	"	Mitropa	"	9.059,-	
"	"	Muller	La Haye	7.267,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	399.225,-	
"	"	"	Brussel	133.578,-	
"	"	"	"	1.842.423,-	
"	"	"	"	11.226,-	
"	"	"	"	20.307,-	
"	"	"	"	62.554,-	
"	décembre	Lissone	La Haye	89.856,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	934.115,-	
"	"	C. I. T.	"	8.228,-	
"	"	Office Suisse Tourisme Bruxelles		37.373,-	
"	"	Muller,	La Haye	7.279,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	2.699,-	
"	"	Nederl. Reizevereeniging	La Haye	1.274,-	
"	"	M. E. R.	Brussel.	123.050,-	
"	"	Lissone,	La Haye	97.652,-	
1943	janvier	M. E. R.	Berlin	434.377,-	
"	"	Nederl. Reizevereeniging	La Haye	1.810,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	402.395,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	1.997,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	15.862,-	
"	"	Muller	La Haye	8.949,-	
"	"	Lissone	"	91.364,-	
"	février	M. E. R.	Brussel	354.373,-	
"	"	Muller	La Haye	7.259,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	95.982,-	
"	"	Lissone	La Haye	85.013,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	43.230,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	6.486,-	

à reporter

5.838.885-

Année.	Mois.	Débitéur		Montant.	Observation.
1943	février	M. E. R.	Brussel	202.965,-	
"	"	Hayman's	Am'dam	2.562,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	460.203,-	
"	"	"	"	226.635,-	
"	mars	"	"	131.760,-	
"	"	Müller	La Haye	8.201,-	
"	"	Hayman's	Am'dam	6.154,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	6.141,-	
"	"	M. E. R.	"	44.655,-	
"	"	"	"	1.506.174,-	
"	"	"	"	102.157,-	
"	"	"	"	22.320,-	
"	avril	"	Berlin	395.189,-	
"	"	Lissone	La Haye	83.202,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	3.463,-	
"	"	Nederl. Reisvereniging	La Haye	1.019,-	
"	"	Hayman's	Am'dam	1.190,-	
"	"	Müller	La Haye	9.316,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	2.136.623,-	
"	"	"	"	121.417,-	
"	"	"	"	20.832,-	
"	mai	"	"	91.576,-	
"	"	"	Berlin	346.484,-	
"	"	"	Brussel	3.518,-	
"	"	Lissone	La Haya	76.773,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	8.854,-	
"	"	M. E. R.	"	156.312,-	
"	"	Müller	La Haye	15.154,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	314.032,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	101.454,-	
"	"	"	"	56.880,-	
"	juin	"	"	196.416,-	
"	"	"	"	222.379,-	
"	"	Lissone	La Haye	112.479,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	181.536,-	
"	"	Nederl. Reisvereniging	La Haye	1.188.98,-	
			<i>à reporter</i>	8.564.923,-	

Année.	Mois.	Débiteur.		Montant.	Observation.
1943	juin	M. E. R.	Berlin	305.849,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	6.236,-	
"	"	M. E. R.	"	212.289,-	
"	juillet	Müller	La Haye	12.557,-	
"	"	Lissone	"	108.796,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	2.486,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	110.399,-	
"	"	"	"	27.360,-	
"	"	"	"	188.770,-	
"	"	C. I. T.	"	7.069,-	
"	"	Ibuzs	Budapest	7.150,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	51.840,-	
"	"	"	"	782.323,-	
"	"	Müller	La Haye	14.319,-	
"	août	M. E. R.	Berlin	320.016,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	1.564,-	
"	"	Müller	La Haye	15.294,-	
"	"	Lissone	La Haye	90.873,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	36.903,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	2.760.241,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	3.987,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	6.475,-	
"	"	M. E. R.	"	130.539,-	
"	"	"	Berlin	316.854,-	
"	"	"	Brussel	89.280,-	
"	septembre	"	"	5.198,-	
"	"	Lissone	La Haye	125.647,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	3.745,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	5.235,-	
"	"	M. E. R.	"	92.256,-	
"	"	"	"	42.480,-	
"	"	"	"	85.540,-	
"	"	"	"	84.780,-	
"	"	"	"	91.646,-	
"	"	"	Berlin	285.411,-	
"	"	Müller	La Haye	18.121,-	
			<i>à Reporter</i>	6.449.528,-	

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1943.	octobre	M. E. R.	Brussel.	66.240,-
"	"	M. E. R.	"	17.280,-
"	"	C. I. T.	"	2.355,-
"	"	Müller	La Haye	17.754,-
"	"	Lissone	"	124.115,-
"	"	Hoyman's	Am'dam	2.246,-
"	"	M. E. R.	Brussel	92.256,-
"	"	"	Berlin	298.764,-
"	"	"	Brussel	12.052,-
"	"	"	"	89.200,-
"	"	"	"	63.064,-
"	novembre	Müller	La Haye	21.130,-
"	"	Lissone	"	122.097,-
"	"	Hoyman's	Am'dam	4.462,-
"	"	M. E. R.	Brussel	51.840,-
"	"	Mitropa	Am'dam	15.574,-
"	"	C. I. T.	Brussel	2.176,-
"	"	M. E. R.	"	92.256,-
"	décembre	M. E. R.	"	68.094,-
"	"	"	"	446.045,-
"	"	"	"	58.785,-
"	"	Lissone	La Haye	123.948,-
"	"	M. E. R.	Brussel	4.648,-
"	"	"	"	24.610,-
"	"	"	"	55.902,-
"	"	"	Berlin	200.000,-
"	"	"	"	114.256,-
"	"	Hoyman's	Am'dam	1.094,-
"	"	Müller	La Haye	22.772,-
1944	janvier	M. E. R.	Brussel	532.760,-
"	"	"	"	135.648,-
"	"	"	"	5.673,-
"	"	"	"	110.160,-
"	"	"	"	586.155,-
"	"	"	Berlin	299.935,-
"	"	Mitropa	Am'dam	2.758,-
			<i>à reporter</i>	3.888.241,-

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1944	janvier	M. E. R.	Brussel	5.250,-
"	"	"	"	90.484,-
"	"	C. I. T.	"	1.463,-
"	"	M. E. R.	"	89.280,-
"	"	"	"	76.124,-
"	"	"	"	12.946,-
"	février	"	"	60.535,-
"	"	Hoyman's	Am'dam	3.724,-
"	"	M. E. R.	Brussel	92.256,-
"	"	Lissone	La Haye	144.013,-
"	"	M. E. R.	Brussel	470.053,-
"	"	Mitropa	Am'dam	107.361,-
"	"	Muller	La Haye	28.682,-
"	"	M. E. R.	Berlin	290.000,-
"	"	"	"	309.999,-
"	"	"	Brussel	47.924,-
"	mars	"	"	69.120,-
"	"	Mitropa	Am'dam	4.295,-
"	"	Lissone	La Haye	171.790,-
"	"	M. E. R.	Brussel	173.483,-
"	"	"	"	277.055,-
"	"	"	"	94.208,-
"	"	"	Berlin	81.778,-
"	"	Hoyman's	Am'dam	2.743,-
"	"	Muller	La Haye	25.295,-
"	"	M. E. R.	Brussel	92.256,-
"	"	"	"	79.526,-
"	avril	Hoyman's	Am'dam	4.214,-
"	"	M. E. R.	Brussel	41.833,-
"	"	Lissone	La Haye	168.350,-
"	"	Muller	"	31.596,-
"	"	M. E. R.	Brussel	86.304,-
"	"	"	Berlin	232.859,-
"	"	"	"	150.000,-
"	"	"	Brussel	4.380,-
"	mai	"	"	86.947,-
"	"	"	"	21.600,-
			<i>à reporter</i>	3.724.726,-

Année.	Mois.	Débiteur.		Montant.	Observation.
1914	mai	M. E. R.	Berlin	26.085,-	
"	"	"	Brussel	92.256,-	
"	"	Lisone	La Haye	253.584,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	16.523,-	
"	"	Muller	La Haye	32.544,-	
"	juin	Hoyman's	Am'dam	3.736,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	1.610,-	
"	"	"	Brussel	339.355,-	
"	"	"	"	51.968,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	3.477,-	
"	"	Nederl. Reisvereniging	Den Haag	1.047,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	139.761,-	
"	"	Lisone	La Haye	166.161,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	359.086,-	
"	"	"	"	328.635,-	
"	"	"	Brussel	238.227,-	
"	"	"	"	7.902,-	
"	"	"	"	47.591,-	
"	juillet	Muller	La Haye	33.268,-	
"	"	"	"	33.624,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	9.103,-	
"	"	"	"	89.280,-	
"	"	"	Berlin	75.033,-	
"	"	"	Brussel	89.163,-	
"	"	"	"	23.108,-	
"	"	"	"	23.117,-	
"	"	"	"	284.327,-	
"	"	"	"	11.176,-	
"	"	"	"	274.246,-	
"	"	Lisone	La Haye	193.411,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	1.050,-	
"	août	Mitropa	"	2.221,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	6.000,-	
"	"	"	"	615.151,-	
"	"	"	"	2.117,-	
"	"	Muller	La Haye	9.773,-	
<i>à reporter</i>				3.884.716,-	

Année.	Mois.	Débiteur.		Montant.	Observation.
1944.	août	M. B. R.	Brussel.	158.903,-	
"	"	"	"	34.270,-	
"	"	"	"	92.256,-	
"	"	"	"	19.723,-	
"	"	Heyman's	Am'dam	3.546,-	
"	"	Lissone	La Haye	67.017,-	
"	"	Nitropa	Am'dam	4.046,-	
"	septembre	M. B. R.	Brussel	68.816,-	
"	"	"	"	1.013,-	
"	"	Muller	Rot'dam	3.240,-	
"	"	M. B. R.	Berlin	46.074,-	
"	octobre	Lissone	La Haye	159.055,-	
				<i>Total folios 11</i>	659.959,-
				TOTAL V. :	57.925.710,- 57.313.963,- <i>70</i>

RECAPITULATION DU GROUPE V.

Folio	1.	1.557.323,-
"	2.	5.246.270,- <i>70</i> 4.634.523,-
"	3.	13.125.384,-
"	4.	4.980.725,-
"	5.	5.838.685,-
"	6.	8.561.923,-
"	7.	6.449.526,-
"	8.	3.888.271,-
"	9.	3.729.726,-
"	10.	3.881.716,-
"	11.	659.959,-
		57.925.710,- <i>70</i> 57.313.963,-

SERVICE DES FINANCES.

Bureau 42-2.

Relève des sommes reçues d'organismes allemands ou
sous contrôle allemand.

VI.- Objets : Décomptes de colis postaux.

Année.	Mois.	Débitéur	Montant.	Observation.
1940	octobre	Direction Générale des Postes des Indes Néerlandaises à Bandoung.	2.233,-	
"	décembre	" " Royales de Hongrie à Budapest	6.028,-	
1941	janvier	" " Néerlandaises à La Haye	8.115,-	
"	mars	" " "	16.717,-	
"	juillet	Ministère des Communications Direction des Postes à Paris.	472.391,-	
"	septembre	" " "	103.260,-	
"	décembre	Reichspost Central amt à Berlin	83.691,-	
1942	janvier	" " "	167.533,-	
"	avril	Direction Générale des Postes Royales de Hongrie à Budapest.	5.367,-	
TOTAL VI. :			871.240,-	

SERVICE DES FINANCES.

Bureau 142-2

J.D./V.E.

RELEVÉ DES SOMMES RECUES D'ORGANISMES ALLEMANDS.

VII.- Fourniture de pommes de terre, sur ordre de la Centrale,
par notre service du Ravitaillement.

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1943	décembre	Heereskraftfahrpark, Etterbeek	7.005,-	
"	"	Waffenwerkstatt Anderlecht	19.143,-	
"	"	Standort-Werkstatt Luftwaffe, Brussel	12.555,-	
"	"	Bekleidungs-lager der Mil. Verh. Brussel	5.980,-	
"	"	Feldzuglager Buisingen	5.103,-	
"	"	Heereskraftfahrpark (Herodes) Ixelles.	12.603,-	
"	"	" " (Adler) Etterbeek.	9.183,-	
"	"	" " (K.W. Centenaire) Etterbeek.	9.103,-	
"	"	" Centralküche Etterbeek.	6.471,-	
"	"	" " "	5.463,-	
1944	janvier	Feldbekleidungs-lager, Beveren-Waes	5.670,-	
"	février	Dunker Eisenwerk, Neder-o-Sumbeek.	33.431,-	
"	"	Siemens, S.A. Bruxelles.	7.457,-	
"	"	General Revék. Kraftfahrwagen, Bruxelles.	2.383,-	
"	"	Bahnstoff & Geräter lager, Vilvoorde.	44.212,-	
"	"	Wollweberverband, Bekloe	5.400,-	
"	"	Heeresunterkraftverwalt Gand.	2.403,-	
"	"	Dienststelle E.P. 05163 Anvers.	6.291,-	
"	mars	Brusseler Zeitung Bruxelles.	8.599,-	
"	"	Feldluft Nachrichtenzeugamt Haren-Nord.	13.581,-	
"	"	Krupp Abt-Brussel Bruxelles.	7.533,-	
"	"	Deiterman K.J. Lot.	16.375,-	
"	"	Werkkuche K.K.-B.V. Cauchy-Mamur	594,-	
"	"	Heeresverpflegungsstelle " Mamur.	4.603,-	
"	"	Instanttrugstükte Bruxelles.	7.199,-	
"	"	Wehrmachtsbeschaffungsamt "	1.822,-	
"	"	Junkers Flugzeug Motorwerke, Malines	7.020,-	
		<i>à reporter</i>	267.100,-	

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1944	mars	Heereskraftfahrpark ^{Report} Anvers.	267.100.- 21.600.-	
"	"	Junkers Frontbetrieb Vilvoorde	32.945.-	
"	"	Daimler-Benz Flugmotoren Mortsael	51.300.-	
"	"	Heeres-Unterkraftverwaltung Anvers	1.512.-	
"	"	Beute Sammelstelle id.	2.214.-	
"	"	Heeresverpflegungstelle id.	30.712.-	
"	"	W. I. F. O. - P H id.	1.417.-	
"	"	Dienststelle Feldpost 36.353. id.	2.767.-	
"	"	Standort K.W. Werkstätte - Borabeeck.	8.586.-	
"	"	Feldluftpark 2/V I (Cambrai) Anvers	3.321.-	
"	"	Heeresverpflegungstelle Bruxelles	19.281.-	
"	"	Bodenständige Heeresbekleidungstelle Bruxelles.	10.530.-	
"	"	Erla, Luftwaffen Reparation Evore	26.642.-	
"	avril	Feldzeugstelle Z.B.V.- Meerdael	2.524.-	
"	"	Fliegerkorps Kommandantur, Melsbroek	7.060.-	
"	"	Marine Nachrichten Mittelbetrieb, Anvers	2.524.-	
"	"	Fliegerkorps Kommandantur, id.	12.217.-	
"	"	Krupp Brussel S.A. Loth	11.063.-	
"	"	Eisenbahn Ausbesserungswerke - Liège	12.757.-	
"	"	Heeresunterkunftverwaltung Lager, Gand	2.457.-	
"	"	Wollran, Wenbach, Voigtlander, Liège	8.964.-	
"	"	Dienststelle L 05945 Gand.	2.304.-	
"	"	Heeresverpflegungstelle id.	5.413.-	
"	mai	Heeres M.L. Fest. Antwerpen - Anvers	11.974.-	
"	"	Feldbekleidungs-lager Hemiksem	6.142.-	
"	"	W. I. F. O. - P. H. Anvers	3.145.-	
"	"	Dienststelle Feldpost 08164 id.	2.457.-	
"	"	Rhein-Metal Deraig Seraing	7.195.-	
"	"	Heinisch Kriegshoff Herstal	61.425.-	
		TOTAL VII.	639.568.-	