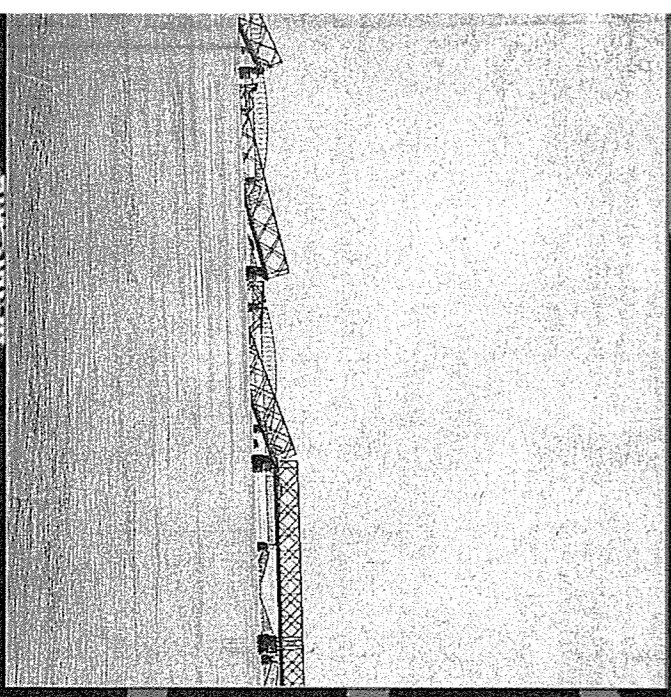


# Rijden of Staken?

NV Nederlandse Spoorwegen '39-'47  
speciale bijlage van koppeling in samenwerking met het spoorwegmuseum

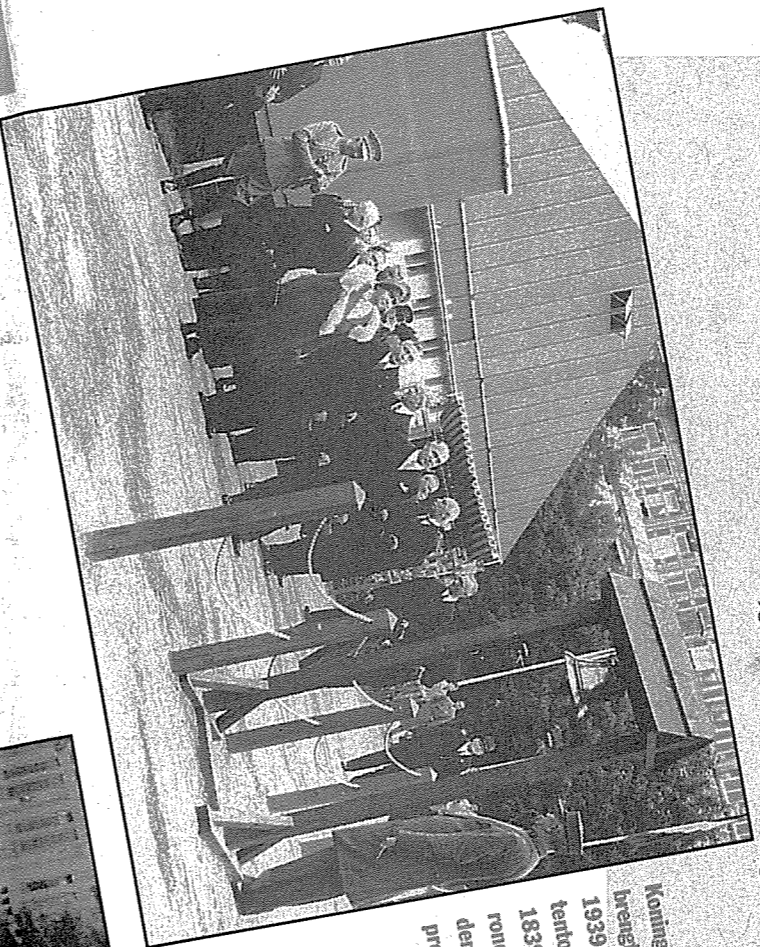


## NS in de oorlogsjaren: Rijden of Staken?

September 1939: de N.V. Nederlandsche Spoorwegen viert het honderdjarig bestaan van de spoorwegen in Nederland. NS ondergaat onder leiding van president-directeur J. Goudriaan een grondige reorganisatie. Met een moderne bedrijfsvoering moet NS concurreren met het opkomend wegvervoer. Het aandeel van nieuw elektrisch materieel moet fors groeien, ten koste van de arbeidsintensieve stoomlocomotieven.

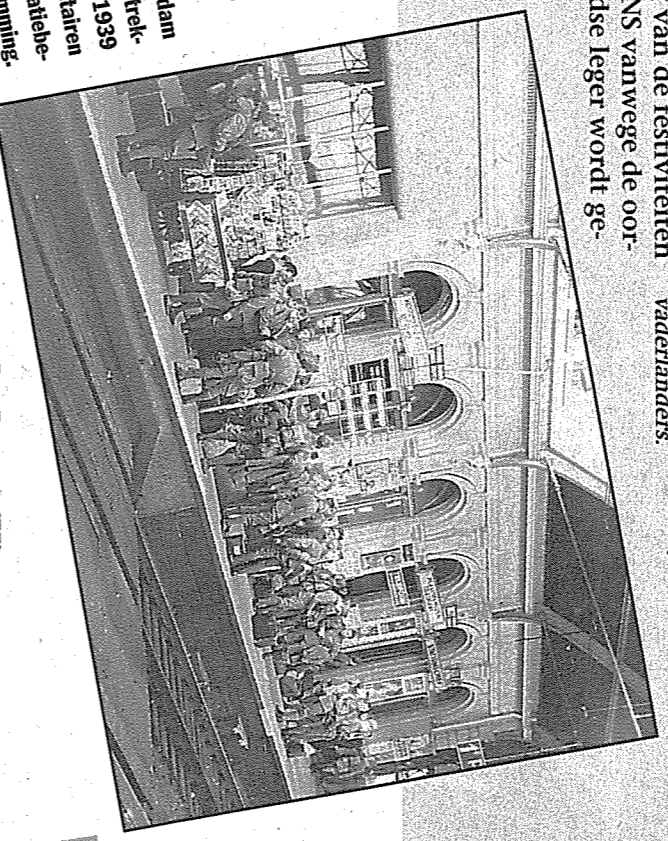
De vernieuwingen zijn noodzakelijk. NS heeft tijdens de economische recessie een flinke aderlating ondergaan. Hoge exploitatiekosten zorgen er in de jaren dertig voor dat 148 stations moeten sluiten, het spoorweginet met vijfhonderd kilometer wordt gereduceerd en het personeelsbestand met 11.000 man inkrimpt.

Het jubileum wordt een ingetogen feest. Ook al omdat enkele dagen voor aanvang van de festiviteiten de Tweede Wereldoorlog uitbreekt met de Duitse inval in Polen. Kort daarvoor is NS vanwege de oorlogsdreiging onder het bevel van de Minister van Oorlog geplaatst. Het Nederlandse leger wordt gemobiliseerd en krijgt absolute voorrang in het treinverkeer.



Koningin Wilhelmina brengt op 30 september 1939 een bezoek aan de tentoonstelling 'De Trein 1839-1939'. Ze wordt rondgeleid door de president-directeur van NS, professor J. Goudriaan.

Vanaf station Rotterdam-Delftische Poort vertrekken op 7 september 1939 Nederlandse militairen naar hun mobilisatiebestemming.



Bert Boomsma (75) "Van 1942 tot 1944 zat ik op de 'Allesing' en 'm'gangetje'."

## "Mijn vader werd halve technicus in Oudega op de lijn Witheet"

Rinus van Drenth (69)

"Mijn vader was in mei 1940 halve-chef in Oudega op de lijn Leeuwarden - Stavoren. Op 12 mei, ik weet niet het nimmer, reden een paar moffen met een inspectielorrie van een opzichter van Weg en Werken Oudega voorbij. Ze negeerden onveilige seinen en een rode vlag. Mijn vader was witheet. Dat kon toch niet! Dat er een mitrailleur voorop stond en het oorlog was, interesseerde hem niet. Het Seimreglement werd overreden!"

"Onze buurman, Meindert Ferbeek, was arbeider/telegrafist in Oudega. Zoals de meeste NS'ers zat hij in het voorjaar van 1945 ondergedoken. Hij was dan wel onder de wol, maar hij sliep niet. Ferbeek heeft eraan meegewerkt om een Duitse munitietrein te laten ontsporen tussen Oudega en Workum. In een buitenbocht werd een spoorstaaf losgewrikt. Een Duitse patrouille met motorfiets merkte het niet op.

De trein met een Duitse loc en dertien wagons ontspoorde. De Engelse luchtmacht maakte het karwei verder af en schoot de zaak in brand. De munitie was bestemd voor de vesting Holland en had via Stavoren verscheept moeten worden. In de onmiddellijke omgeving woonde niemand en represailles

zijn uitgebleven.

Zelf was ik leenings-machinist in Nijmegen. Die stad werd op 17 september 1944,

de dag dat de spoorwegstaking begon, bevrijd. Ik was in april bij het spoor gekomen om de *Arbeitsersatz* te ontlopen. Na de bevrijding van het zuiden zijn we meteen treinen gaan rijden met munitie, benzine en ander oorlogsmateriaal. Dat werd in Antwerpen ontscheept en ging via Nijmegen naar het front. Een gevaarlijke klus, want de Duitsers konden vanuit Hedel de spoorlijn tussen Den Bosch en Rosmalen onder vuur nemen. En met die rookpluimen van de stoomlocs.... Ook staken soms Duitse patrouilles 's nachts de Maas over om het spoor te saboteren. Ik weet in ieder geval van een machinist die om het leven is gekomen door een ontsporing.

Het emplacement van Nijmegen lag voortdurend onder Duits granaatvuur uit Arnhem. Omdat het daar te link was met al die treinen vol munitie en benzine, hebben de Engelsen een aftakking gemaakt van de Bossche lijn. Zodat de treinen ten zuiden van de stad verder konden, naar Kranenburg. Dat lijnfis al lang weer verdwenen."



Het NS-personeel van het hoofttreinstation in Utrecht graaft in september 1939 als gevolg van de oorlogsdreiging een aantal schuilloopgraven.

"Na mijn HBS-opleiding wilde ik studeren. Maar ik weigerde de loyaliteitsverklaring te tekenen. Dus geen studie. In plaats daarvan ging ik naar de bedrijfsschool. Voor mij een soort onderduikadres. Net als voor veel andere jongens."

"Mijn vader was treindiensteleider in Leeuwarden. Twee dagen na het begin van de spoorwegstaking dook hij onder in een klein dorpje in Friesland, Hijlaard. Ik had een *ausweis*. Daarop stond dat ik als

Net als de rest van Nederland wordt NS op 10 mei 1940 overrompeld door de Duitse inval. Het lukt slechts in enkele plaatsen gecodeerde instructies tot vernieling uit te voeren. Wel wordt een groot aantal spoorbruggen en stations vernield door oorlogsgeweld, waaronder enkele Rotterdamse stations bij het bombardement op de Maasstad.

Na de capitulatie staat de NS-directie voor de vraag welke houding ze moet aannemen tegenover de Duitse bezetter. De directie krijgt van generaal Winkelman, op dat moment de hoogste autoriteit in Nederland, het richtsnoer mee *het bedrijf te hervatten in het belang van de bevolking* en dat te doen *als goede vaderlanders*.

"Van 1942 tot 1944 zat ik op de bedrijfsschool, samen met 25 anderen. We zouden later stationschef worden. Op school ging alles z'n gangetje. Nagenoeg het enige ongemak dat wij ondervonden, waren de talloze wijzigingsbladen voor het spoorboekje."

"Tijdens mijn opleiding moest ik telkens na twee weken school ergens in het land. Dan maakte je natuurlijk meer mee. Zo ervoer ik op station Almelo iets dat ik achteraf heel naar vond. Er passeerde een transport met gesloten wagons van waaruit een vreselijk geuil klonk. Later ben ik gaan vermoeden dat het joodse psychiatrische patiënten waren, die werden afgevoerd.

Dan maakte je natuurlijk meer mee. Zo ervoer ik op station Almelo iets dat ik achteraf heel naar vond. Er passeerde een transport met gesloten wagons van waaruit een vreselijk geuil klonk. Later ben ik gaan vermoeden dat het joodse psychiatrische patiënten waren, die werden afgevoerd.

leening-kerk in spertijd buiten mocht zijn. Toch zou ik problemen krijgen als ik zou worden aangehouden. Daarom besloot ik ook onder te duiken in Hijlaard.

Op zaterdag 11 oktober werd mijn vader aangehouden door de moffen. Een week later werd hij, met twee anderen, gefusilleerd. Een repressillie voor het strooien van kopspijkertjes voor Duitse wagons door het verzet. Op maandag werd mijn vader begraven in Herdayum.

Natuurlijk kon ik daar niet bij zijn. Dat was echt verschrikkelijk."

### Op transport

"Op 9 januari 1945 werd ik, samen met andere onderduikers, na verraad gearresteerd. Eerst werden we overgebracht naar Leeuwarden. Daarna gingen we per trein naar Duitsland. Met dertig man in een wagon. Aan beide kanten van de deuren zat een luik. In Assen had ik een trein vol joden uit Westerbork voorbij zien komen. Uit de

"Na mijn HBS-opleiding wilde ik studeren. Maar ik weigerde de loyaliteitsverklaring te tekenen. Dus geen studie. In plaats daarvan ging ik naar de bedrijfsschool. Voor mij een soort onderduikadres. Net als voor veel andere jongens."

"Mijn vader was treindiensteleider in Leeuwarden. Twee dagen na het begin van de spoorwegstaking dook hij onder in een klein dorpje in Friesland, Hijlaard. Ik had een *ausweis*. Daarop stond dat ik als

Overleg met de Duitsers resulteert in juni 1940 in een principe-akkoord. De bedrijfsvoering blijft in handen van de directie. Maar NS moet de diensten die door de Duitsers worden opgedragen, zonder markeren verrichten. In een dienstorder van 20 mei aan het personeel verklaart de directie *Loyal met de Duitsers te zullen samenwerken*. Er doemt direct een probleem op. Nog voor de Franse overgave moet NS militaire transporten voor het Duitse leger uitvoeren tot diep in België. Dergelijk vervoer is nadrukkelijk verboden volgens instructies van de regering uit 1937. Desondanks verlangt de directie dat het personeel de opdrachten strijkt uitvoert.

NS verricht dit soort taken op last van de *Bahnbevollmächtigte*, de controlerende vertegenwoordiger van de *Deutsche Reichsbahn* in Nederland. Een andere belangrijke Duitse functionaris is de *Transportkommandant*. Hij regelt het treinvervoer voor de *Wehrmacht*. Vanaf 1941 komt daar nog een vertegenwoordiger van rijkscommissaris Seyss-Inquart bij: de *Eisenbahnreferent*. President-directeur Goudriaan wordt in oktober 1940,

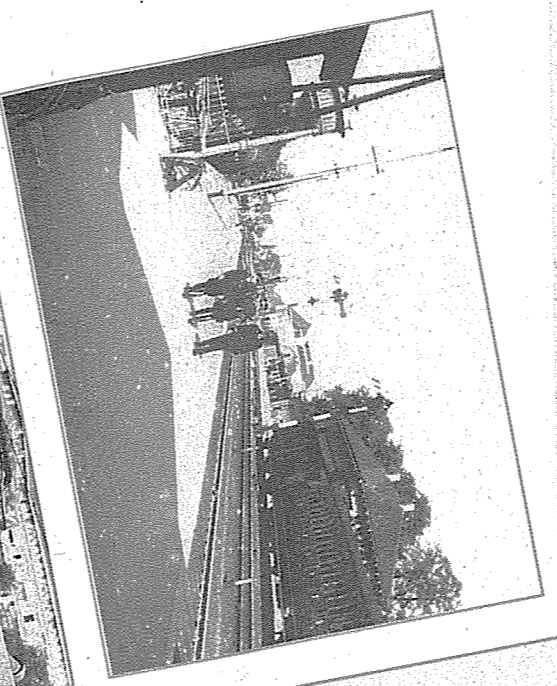
met andere prominente Nederlanders, door de Duitsers als gijzelaar gevangen gezet. Na zijn vrijlating mag hij niet terugkeren bij NS. Het zijn waarnemend president-directeur Ir. W. Hupkes en de chef dienstregeling Ir. G.F.H. Giesberger - de laatste wordt als verbindingsman met de Duitsers aangesteld - die de invloed van de Duitsers op NS zo gering mogelijk trachten te houden. De oorlogsomstandigheden hebben een ingrijpende weerslag op het functioneren van NS. Omdat treinen gebruikt worden voor vervoer ten behoeve van de *Wehrmacht*, worden ze regelmatig beschoten door geallieerde vliegtuigen. De locomotieven zijn het primaire doelwit. Dat maakt het werk van de machinist en de stoker rond uit gevaarlijk. Een wrang toeval wil dat in juni 1943 een jodentransport naar Sobibor wordt aangevallen. Bovendien trakt het treinverkeer ontregeld door sabotageacties van het verzet. *Obergruppenführer* Rauter, de bevelhebber van de SS in Nederland, gelast de oprichting van een *Railwacht*. Een organisatie die de langrijke trajecten moet bewa-

ken. Het werk voor de tweeduizend Railwachters is niet ongevaarlijk. Het komt geregeld voor dat ze tijdens *Sperrzeit* worden beschoten door Duitse schildwachten.

## Arbeitseinsatz

De problemen worden nog groter als Duitsland arbeidskrachten nodig heeft. Voor de *Arbeitseinsatz*, de gedwongen tewerkstelling in Duitsland, wordt ook een aanslag gedaan op het NS-personeel. Een oproep om vrijwillig dienst te nemen bij de Reichsbahn, levert weinig respons op. Slechts een kleine honderd man laat zich verleiden door hogere lonen. Vervolgens eisen de Duitsers dat NS 10 procent van de ruim dertigduizend man personeel afstaat aan de Reichsbahn. De NS-directie weet dat aan de onderhandelingsraffel terugg te brengen tot een paar honderd man.

Door gegoochel met cijfers voorkomt de directie verdere tewerkstelling van veel personeel. Hupkes dreigt in een onderhoud met Seyss-Inquart zelfs op te stappen als deze vasthoudt aan de



NS krijgt tijdens de oorlog steeds meer reizigers te vervoeren. Het wordt een drukke van belang op de stations. Hier een beeld van de drukte op station Arnhem.

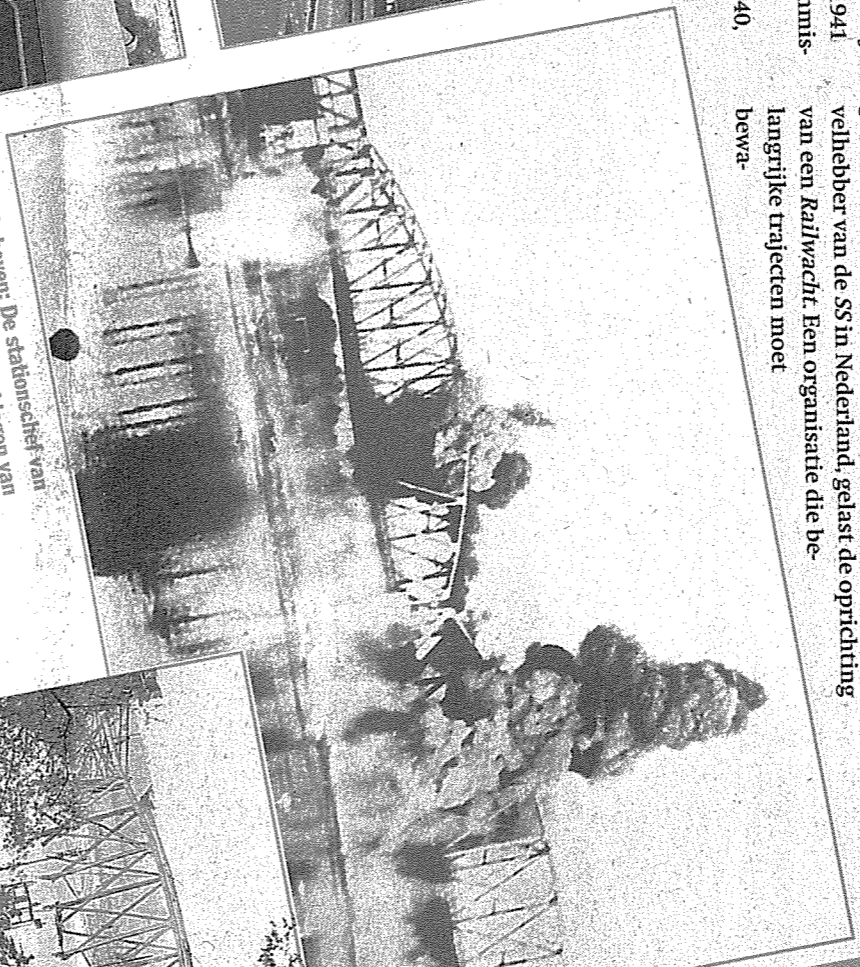


Foto linksboven: De stationschef van Leeuwarden laat in de meidagen van 1940 een aantal vertielingen aanrichten om een Duitse opmars over het spoor tegen te gaan. Na de capitulatie moet hij zich verantwoorden bij de Duitsers. Ze laten hem ongenoeft.

## "We hadden in Leeuwarden een machinist, 'Daarlaghijp Dood'"

Hendrik Hoekstra

"We hadden in Leeuwarden een machinist, Hospes, die contactpersoon was van de ondergrondse. Op een ochtend in mei vroeg hij of wij een jongen konden meenemen op de loc. Dat was wel eens vaker voorgekomen. Natuurlijk zat er een risico aan. Maar daar dacht je niet zo aan. Het gevoel dat je iets tegen de Duitsers ondernam overheerste."

"Hoe hij heette, weet ik niet. Als leerling-machinist had ik smerig werk, dus ik had altijd een schone blauwe kiel bij me. Die jongen kreeg mijn kiel en pet. Op dat moment was hij Hendrik Hoekstra. Ik was zogenaamd *luchtwacht* en moest uitkijken naar bombardementen. Zo hadden we bij controle op het station een verklaring voor de derde man op de voetplaat. Om half twee vertrokken drie treinen: naar Harlingen, naar Stavoren en naar Zwolle. Wij hadden de trein naar Zwolle. Tien minuten later werd de trein naar Stavoren besloten. De trein stond in stoom gehuld. De ketel was strukgeschoten. En toen zag ik de vliegtuigen

op ons afkomen. Engelse jagers. Ik weet dat ik aan de remhandel heb getrokken, maar verder ...

Op zo'n moment gebeurt er zoveel in een keer. Een hoop lawaai: het inslaan van kogels, stoom die ontsnapt, de vliegtuigen zelf. Ik dacht nog maar een ding: *hier moet ik weg*. Toen de trein zowat stil stond ben ik erat gesprongen. Ik zag drie of vier vliegtuigen draaien en terugkomen."

## Kruipen

"Ik ben onder de trein doorgekropen en weggelopen. Ik had geen idee waar de reizigers waren. Op zo'n moment denk je vooral aan jezelf. De machinist zag ik het talud opkruipen. Maar onze onderduiker zag ik niet. Toen de vliegtuigen weg waren ben ik teruggegaan naar de loc. Daar lag hij. Dood. Ik was op dat moment vrij nuchter. Ik dacht: *hij moet van de loc*. Toen ik nog stond te denken, kwam er een man van Weg en Werken naar de loc. Hij vroeg wie het slachtoffer was. *Leerling-machinist Hoekstra*, zei ik. *Hij moet van de locomotief, stel ver-*

der geen vragen We hebben hem naast de reizigerstrein neergelegd, ik heb hem mijn kiel uitgetrokken en ik ben weggegaan. Toen voelde ik pas pijn. Ik had brandwonden aan armen en schouders van de stoom. Verder had ik een schampschot in mijn heup. En door mijn been was een kogel gegaan. De dokter zei dat ik lopend naar het ziekenhuis moest. Dan bleef de wond bloeden en was de kans op infectie kleiner. Natuurlijk kwamen er mensen langs om te vragen wie het slachtoffer was. Ik heb gezegd dat die man vermoedelijk een reiziger was, die na de eerste beschieting naar de loc is gelopen en bij de tweede beschieting is doodgeschoten. Ik denk dat ze op het depot wel hebben geweten wat er echt is gebeurd. Na de oorlog kwam mijn vrouw in een winkel met de eigenaren aan de praat. Dat bleken een oom en tante van die onderduiker te zijn. Toen heeft ze zijn naam wel gehoord, maar die zijn we intussen weer vergeten."

## geen studie. In plaats daarvan geeft ik naar de NS opleidings

luiken staken hoofdten. Mensen gooiden afscheidsbrieftjes weg. Nu stak ik zelf mijn hoofd door zo'n luike.

Wel kwamen terecht in Wilhelms-hafen. Daar moesten we puinruimen op de marinewerven. En er was heel wat puin na de vele geallieerde bombardementen. In februari ben ik gevluucht. Kleine stukjes met de trein, het overgrote deel lopend. Onderweg werd ik twee keer gearresteerd. Maar ik ben steeds

# Brandstofgebrek Landoorlogreglement Jodentransporten Westerbork

eis dat NS 4000 man naar Duitsland moet laten gaan. Seyss-Inquart bindt in.

De directie weet ook te verhinderen dat het Nederlands Arbeidsfront, een NSB-vakvereniging, voet aan de grond krijgt binnen NS. De *Personnelraad*, de vertegenwoordiger van de vooroorlogse vakbonden waarmee de directie op goede voet staat, behoudt zijn invloed.

## Materieel gevorderd

Een deel van het rollend materieel wordt gevorderd en verdwijnt naar Duitsland. NS moet 65 van de ongeveer 850 stoomlocomotieven, tweehonderd van de 1500 persoonsrijtuigen en 3000 van de 24.000 goederenwagens verhuren. Omdat het wegvervoer door brandstofgebrek vrijwel wegvalt, neemt het aantal treinreizigers alleen maar toe. Tegen 78 miljoen reizigers in 1938, moet NS er in 1943 met minder middelen 209 miljoen vervoeren. Ook het voedsel- en kolenvoer komt voor een groot deel neer op de schouders van NS.

De NS-directie laat zich niet alles welgevallen. Als de Duitsers in 1944 eisen dat NS in de pijlers van spoorbruggen ruimtes aanbrengt

voor explosieven, maakt de directie kenbaar aan die opdracht op grond van het *Landoorlogreglement* niet te kunnen voldoen.

## Jodentransporten

NS beroept zich echter niet op dat reglement bij andere opdrachten. Terwille van een *zelfstandige bedrijfsvoering* voert NS diensten uit die het bedrijf al tijdens de oorlog op kritiek komen te staan: de transporten van joden. Nederlandse krijgsgesvingen en arbeiders voor de Arbeitseinsatz. Bij deze opdrachten acht de directie het niet nodig de portefeuillewestie te stellen of zelfs naar formeel te protesteren. Alleen al in 1942 rijden 148 treinen met joden naar het doorgangskamp Westerbork en 632 treinen met gedwongen tewerkgestelden naar Duitsland. Westerbork. De naam is onlosmakelijk verbonden met de jodentransporten naar de vernietigingskampen Auschwitz en Sobibor in Polen. Aanvankelijk worden de joden

vanaf het nabijgelegen station Hooghalen op transport gesteld. Bij het eerste transport naar Auschwitz in juli 1942 krijgt NS van de Bahnbewoelmachtigde opdracht een aftakking naar Westerbork aan te leggen. Werk dat NS uitvoert met behulp van joodse gevangenen uit het kamp. Begin november 1942 is het spoorlijnje gereed. Vanaf dat moment worden de joden vanuit Westerbork zelf op transport gesteld.

## Goederenwagens

Tot aan de Duitse grens worden de treinen getrokken door een Nederlandse locomotief. In 1942 en 1943 worden soms nog persoonsrijtuigen gebruikt. Daarna bijna uitsluitend goederenwagens.

In totaal vertrekken vanuit Westerbork 93 treinen, waarbij 102.000 joden worden weggevoerd. De laatste trein vertrekt op 13 september 1944, in twee dagen voor het spoorwagbedrijf in staking gaat. Voor de transporten naar en



Een transport uit Westerbork naar Auschwitz of Sobibor. In elke wagen moeten gemiddeld 65 mensen plaatsnemen voor een reis die twee tot drie dagen zal duren.

Voor de transporten van joden naar Westerbork dient NS rekeningen in bij de SS. Ze worden betaald met gelden uit in beslag genomen joodse vermogens.

## “Die joodse collega nooit teruggezien”

Henk Langbroek (73) begon in 1941 bij NS als schrijver bij generale controle. Met vijftien jongelui zaten we op een kamer in hoofdgebouw I. Saai werk, maar wel gezellig. Een joodse collega kwam op een dag met een gelester op zijn jas naar kantoor. Doe niet zo raar, zeiden we. Trek die jas uit. Bleek hij ook een ster op zijn colbert te hebben.

“We deden er nogal luchtig over. Een gereformeerde collega bood direct een onderduikadres aan. Dat wilde die joodse jongen niet. We hebben later nog een kaart van hem gekregen uit Westerbork. Het ging hem goed, schreef hij. Maar ik heb hem nooit teruggezien. De berichtgeving was gefilterd. Wat er op de lijn gebeurde, de jodentransporten, daarvan hadden

we geen idee. Of misschien wisten we het wel, maar we lieten het niet tot ons doordringen. Pas na de oorlog hoorden we wie dat lijntje naar Westerbork had aangelegd: het Spoorwegbouwbedrijf.”

## Schotten

“Je was gezaggetrouw. Het beleid werd niet ter discussie gesteld. Iedereen had zijn plek. Overal waren schotten. Ik praatte niet met een machinist of conducteur. Dat waren lage mannequies. Bij Exploitatie keken ze weer neer op Weg en Werken. De leiding zorgde goed voor ons. We kregen kleding en eten. Later beseften we dat het ten koste ging van collaboratie.

Als iemand individueel iets onder nam tegen de Duitsers, werd hij niet verraden. De NS had weinig

foute mensen in dienst. Aan de andere kant waren velen ziende blind en horende doof. Tijdens de staking heb ik een keer adressen van joodse onderduikers uit hoofdgebouw I gestolen. Dat was het dubbele gezicht van de spoorwegen. Het bleek dat er een geheime kas was, waaruit die mensen al vanaf het begin van de oorlog werden betaald. Die inbraak stelde niet veel voor. Ik was jong en verveelde me kapot.”

## Hoge functies

“Pas veel later ging ik me dingen afvragen. Al die mensen die vlak na de oorlog in hoge functies in dienst kwamen, wanneer hadden die gestuudeerd? Hadden die soms de loyaliteitsverklaring getekend? Maar waar ik me achteraf nog het

meest boos over kan maken, is de houding van de mensen net onder de top. Dat die zich zo hebben laten inpakken. Dat begrijp ik nog steeds niet.

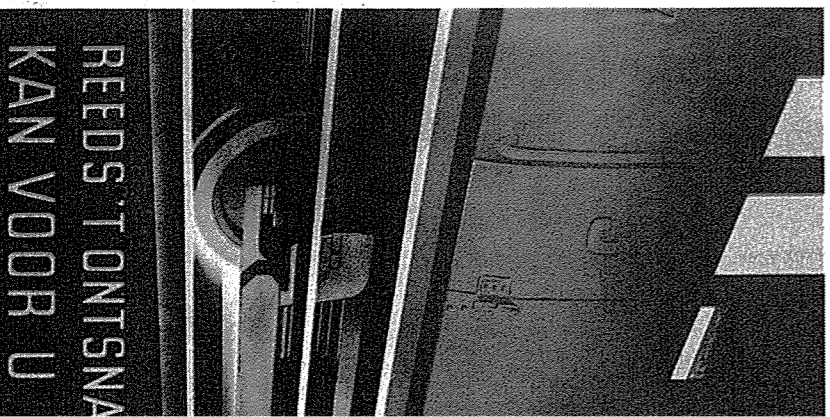
Na 1945 werd bij NS niet over de oorlog gespraat. Het was de tijd van de wederopbouw. Misschien schaamde iedereen zich. Schuld is een groot woord, maar ik verwijt mezelf dat ik niets heb gedaan. De collega die die joodse jongen een onderduikadres aanbood, heb ik in de jaren zestig nog eens ontmoet. Hij had in het verzet gezeten. Hij had een flinke knauw gekregen. *Wat wij toen hebben gedaan, is onbegrijpelijk.* Dat zei hij.”

Factuurformulier van N.V. NEDERLANDSCHE SPOORWEGEN. Het document bevat een tabel met gegevens over de dienst, een tabel met namen en adressen van joden, en een gedeelte met de titel 'DEBET' dat verwijst naar de NS-rekeningen in bijlage van de SS.

Dienst	Aanl. A.V.	Arbeidsfront	Arbeidsfront
Arb.	II		
BTR.	216		

Zelf.	W.	A.	B.	C.	D.	E.	F.	G.	H.	I.	J.	K.	L.	M.	N.	O.	P.	Q.	R.	S.	T.	U.	V.	W.	X.	Y.	Z.	

**DEBET** aan de N.V. Nederlandsche Spoorwegen Utrecht



van Westerbork dient NS rekeningen in bij de SS. Ze worden betaald met gelden uit inbeslaggenomen joodse vermogens.

De NS-directie toont met het rijden van deze treinen weinig oog te hebben voor zaken die geen weerslag op NS zelf hebben. Haar houding beperkt zich tot een streven naar het behoud van het bedrijf in personeel en materiele zin.

### Protestacties

NS heeft daarom weinig op met protestacties tegen de Duitsers. Bij de Februaristaking van 1941 tegen de joden-razzia's in Amsterdam en de Meistaking van 1943 tegen het optuigen in krijgsgewangenschap afvoeren van het Nederlandse leger schittert het bedrijf volgens de eigen officiële geschiedschrijving, *door afwezigheid, of beter: aanwezigheid*.

De gedragslijn van het personeel is niet veel anders dan die van de directie. NS is traditioneel een hiërarchisch bedrijf, waar dienstorders nauwkeurig worden opgevolgd. Die kenmerkende plichtsbetrachting van NS'ers en de nauwe band met het bedrijf, maken dat maar weinig

mensen onoverkomelijke bezwaren hebben tegen het vervoer van op transport gestelde landgenoten.

De handelwijze van NS komt het bedrijf op kritiek te staan van de illegale pers. De verzetsman Gerrit van der Veen richt de volgende waarschuwing aan NS: *Spoorwegen personeel, bedenkt dat iedere trein die geladen met sla-ven door u vervoerd wordt, ter slachtbank gaat.*

### Individueel verzet

Individuele NS'ers plegden wel verzet. Een telexiste uit Utrecht wordt gearresteerd als ze tijdens de Meistaking van 1943 op eigen initiatief een bericht verstuurt dat bij NS wordt gestakt. Een machinist van een posttrein naar Westerbork neemt een verzetsman mee, die zijn vriendin in die trein het kamp weet uit te smokkelen.

Meer algemeen komt de afkeer van de Duitse overheersing tot uiting bij het halfsachtig uitvoeren van transporten voor de Wehrmacht. Gegevens over die transporten worden aan illegale inlichtingendiensten verstrekt. NS'ers verlenen ook medewerking aan de distributie van illegale bladen en het vervoer van neergehaalde geallieerde piloten. Verder krijgen leden van het verzet NS-legiti-

mities, zodat ze onbemerkt kunnen reizen.

De risico's van die activiteiten zijn niet gering. Regelmatig dient de directie gratieverzoeken in voor NS'ers die ter dood zijn veroordeeld. Veelal tevergeefs. In concentratiekampen of door executie komen ongeveer 150 NS'ers om het leven.

Een staking is bij NS lange tijd niet aan de orde. Na de oorlog verklaart de directie dat zij vond dat het stilleggen van het bedrijf moest bijdragen aan de bevrijding van Nederland en niet louter een protestactie mocht zijn.

Na de invasie van de geallieerden in Normandië in 1944 komt het tot contracten tussen NS, verzetsorganisaties en de Nederlandse regering in Londen over een staking bij het spoorwegbedrijf. Het overleg tussen de drie partijen verloopt echter moeizaam. Het komt niet tot vastomlijnde plannen.

Begin september 1944 lijkt de bevrijding van Nederland naderen. De geallieerden zijn bezig met een snelle opmars en roepen het verzet op tot grootschalige spoorwegasbotage. Het treinverkeer raakt volkomen ontregeld.

Verder op pagina 6

## “Misschien had ik meer kunnen doen”

*Enschede. Daar was ik reserve-commies. Een*

Paul de Jong (81)

Bussum naar

“In 1941 ben ik overgeplaatst van Bussum naar Enschede. Daar was ik reserve-commies. Ik moest overal invallen: goederenkantoor, bui-tendienst, douane, plaatskaarten.”

“We trachtten ervan te maken wat ervan te maken viel. Tegen de Duitsers was weinig te ondernemen. Dwars zitten, dat waren meestal maar kleine dingen. Als ze met verlof gingen, wilden ze van alles meenemen. Bijvoorbeeld manden met groenten. Ze hadden hun eigen voorschriften voor wat er onder bagage viel. Als het even kon, zetten we ze een poot dwars. Dan konden we ze op hun eigen voorschriften wijzen.

We hadden regelmatig administratieve conflicten. Bijvoorbeeld als er weer eens goederen van de Wehrmacht op NS-terrein waren gestolen. NS moest dat betalen. De schade moest worden vastgesteld en daar waren conflicten over.

Ik geloof niet dat het voor Nederland beter was geweest als NS samenwerking met de Duitsers had geweigerd. In ieder geval hadden we de gelegenheid om het bedrijf voort te zetten. In die tijd waren er veel voedseltransporten met de trein. Er ging ook wel veel de grens over, naar Duitsland.

Ik was met het bedrijf getrouwd. Als ik het weer over moest doen, zou ik weer bij NS gaan. Ik zou ook in de oorlog werken. Maar staken zou ik nooit meer doen, want dat heeft voor mij de meeste ellende opgeleverd. Toen ik ondergedoken was, heeft de Gestapo mijn hele huis leeggehaald. Ik was pas getrouwd. Na de bevrijding had ik niks meer. Ik heb wel schadevergoeding gekregen, maar alles wat je na de bevrijding kocht, was troep. Je kon weer opnieuw beginnen. We hadden er niet op gerekend dat

de staking zo lang zou duren. Volgens mij hebben de Duitsers er niet zo gek veel last van gehad. Die waren toch al aan de verliezende hand. Op dat ogenblik was de staking wel een goede zaak. Maar omdat het zo lang duurde, heeft het veel narigheid veroorzaakt.

Ik was geen held. Maar ik was daar ook niet voor in de gelegenheid. Ik kwam uit het westen en kende geen sterveling in Twente. Ik wil niet zeggen dat ik niet werd vertrouwd, maar ik had de contacten niet. Als ze me gevraagd hadden, had ik het wel gedaan. Achteraf dank ik wel: *misschien had ik meer kunnen doen*. Maar wat dan? Misschien iets meer dwarsliggen? Die mogelijkheid had je niet. Ik ben ervan overtuigd dat ik gedaan heb wat ik kon.”

“In 1938 werd mijn vader huismeester van hoofdgebouw II. Toen zijn we verhuisd naar de dienstwoning in het souterrain. Daar heb ik bijna de hele oorlog gewoond. Tot het bombardement van oktober 1944.”

“Tijdens de mobilisatie werden soldaten ingekwartierd in hoofdgebouw III. Later werd op het dak luchtafweergeschut geplaatst. Maar er is volgens mij nooit mee geschoten.

In het souterrain van hoofdgebouw II stond een kluis met een getralied hek. In de meidagen van 1940 zaten daar NSB'ers gevangen. De eerste keer dat ik Duitsers zag, was op de vierde dag van de oorlog. Er reed een Duitse auto met hoge officieren voor. Mijn vader ging naar buiten. *Wir wollen schlafen*, riepen ze. Mijn vader heeft ze doorverwezen naar hoofdgebouw III. Daar stonden nog de bedden van de Hollandse soldaten.

## “Ik ben in augustus 1941 bij NS begonnen in Bortel. Ik deed dienst. Daar zag ik voor het eerst Joden-transporten.”

“Achter de locs hingen personenwagens voor SS'ers en dan kwamen die beestenvagens, een stuk of vijftien. De transporten werden zwaar bewaakt. Op elke opstapster stond een SS'er met stengun. De treinen passeerden meestal 's nachts.

### Menselijk

Het kwam een enkele keer voor dat ze stopten in Bortel, omdat er gerangeerd moest worden. Ik stond dan op een opstapster en kon zo contact maken met de mensen in de wagens. Via een luikje bovenin gaf ik dan wat water uit mijn drinkkruijk. Of een appel. Dat was het enige wat ik kon doen.

Voor de oorlog was ik werkzaam in een slachterij. Daar werden dagelijks per spoor vierhonderd stuks vee aangevoerd. Niet zelden waren verschillende dieren bij aankomst dood. Ze hadden elkaar doodge-

drukt. Het transport van de joden ging in feite net zo. Ze zaten bovenop elkaar en moesten in een hoekje hun behoeften doen.”

“Ik ben van mening dat NS er weinig aan kon doen dat de transporten plaats vonden. Het bedrijf had gewoon niks te vertellen. Maar als ik het voor het zeggen had gehad, had ik er voor gezorgd dat de transporten in elk geval op een meer menselijke manier waren verlopen.

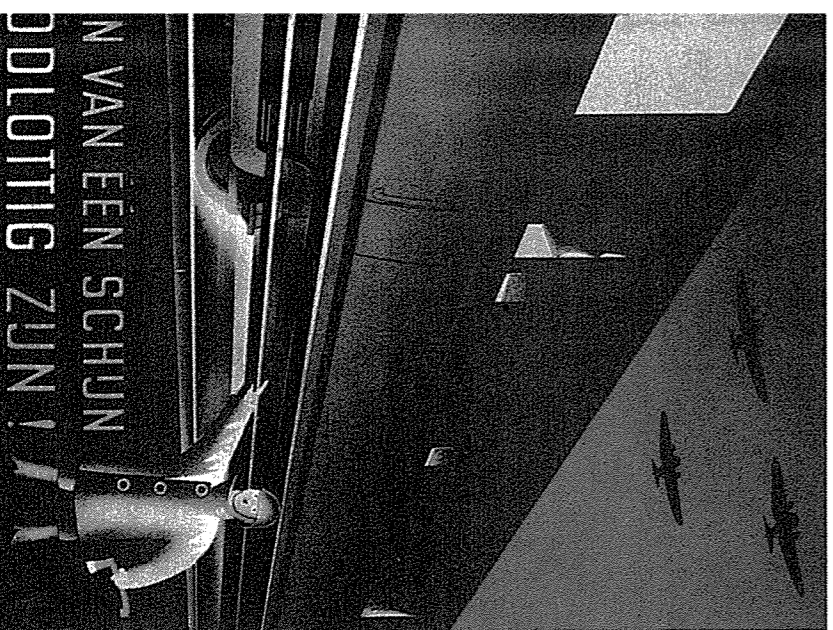
Eigenlijk wist ik wel ongeveer wat er met de joden ging gebeuren. In het Duitse Goch moesten mijn collega's en ik af en toe treinen met munitie en benzine gaan halen, die we vervolgens naar Roosendaal brachten. Het kwam wel eens voor dat we in Goch moesten overnachten vanwege beschietingen. Van Duitse collega's hoorden we dan wat de joden min of meer te wacht-

ten stond. *De meesten overleven het niet*, vertelden ze.

Een ding vergeet ik nooit, al word ik honderd. Op een dag stonden SS'ers in Bortel op het station trouwringen van joden te verhandelen. Er waren onder de belangstellenden ook NS'ers. Maar de meesten van ons stonden van diepe verontwaardiging te huilen. Later hoorde ik dat de joden ook zelf hun ringen aanboden in ruil voor een beetje eten of drinken.

Zwaargewonde Duitse soldaten kwamen in open wagens terug van het front. *Räder müssen rollen für den Sieg* stond er op die treinen. Er waren jongens bij die beide benen moesten missen. En dan nog was het: *Alles für den Führer*.

Sommigen hadden hoge koorts. Daarom probeerde ik ze soms wat te drinken te geven. Maar dat werd je - als je niet uitkeek op een ruwe manier belet. Er werd gedacht dat je vergif in het water had gedaan.”



Bij ettelijke luchtaanvallen op treinen zijn dan al veel slachtoffers gevallen. Machinisten en stokers hebben steeds vaker last van *schietziekte* en verschijnen niet op hun werk. Tot vijf augustus 1944 zijn 51 NS'ers en 83 reizigers gedood bij aanvallen op 247 stoomlocomotieven en 24 elektrische treinen.

Vijf september 1944 is een zwarte dag voor NS. Maar liefst twintig treinen worden beschoten. Vijf NS'ers en 46 reizigers komen om. In het zuiden van Nederland ligt het treinverkeer dan vrijwel stil.

### Staking

Als de geallieerden op 17 september 1944 de luchtlandingsoperatie bij Arnhem en Nijmegen uitvoeren, achten ze het van belang dat elk treinverkeer voor de Duitsers wegvalt. Het geallieerde opperbevel geeft diezelfde dag opdracht aan de regering in Londen om de spoorwegstaking uit te roepen. De regering geeft daaroverhaast gevolg aan.

NS, in de veronderstelling dat het bedrijf ruim van tevoren zou worden ingelicht, is volko-

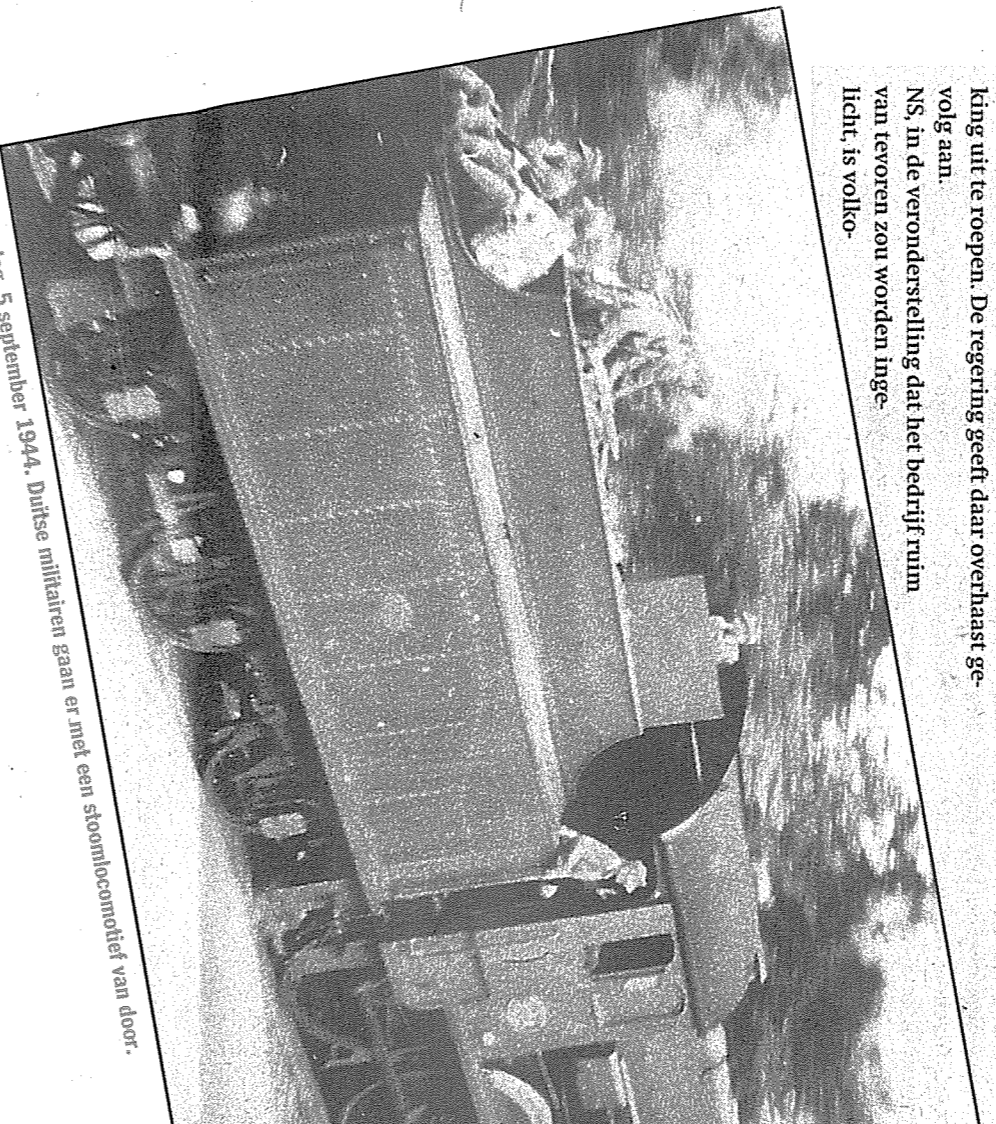
men verrast en onvoorbereid. Aanvankelijk leidt dat in aantal plaatsen tot een haperende start van de staking. Veel personeel weift door gebrek aan duidelijke instructies en begrijpelijke angst voor eigen lijf en leden. Ruim tweeduizend man zullen na de oorlog worden berispt of bestrafd, omdat ze te lang hebben gearzeld. Toch ligt het bedrijf binnen enkele dagen plat.

De Duitsers zijn in eerste instantie compleet overonderd. De Bahnbevollmächtigte weet echter met vierduizend man Reichspahnpersoneel het militair vervoer voor de Duitsers op gang te houden. Hoewel massale represailles uitblijven, moet het vollallige NS-personeel onderduiken. Een kleine 30.000 man wordt toegevoegd aan de 300.000 Nederlanders die dan al zijn ondergedoken.

Dan volgt de grote kater. De landing bij Arnhem mistukt, de verwachte bevrijding van Nederland blijft uit. Het personeel moet ondergedoken blijven en het *Nationaal Steun Fonds*, de financiële hulporganisatie van het verzet, moet inspringen om het personeel in het levensonderhoud te blijven voorzien.

De Duitsers oefenen intussen harde persie uit om de staking te breken. Seyss-Inquart vaardigt een embargo uit op de binnenvaart, waardoor de voedselvoorziening van de Nederlandse bevolking in het nauw komt. Er breekt een propaganda-oorlog uit tussen de Duitsers enerzijds en de regering in Londen en illegale bladen anderzijds over de zin van de staking.

Hoewel de Duitsers het vaarverbod opheffen, wakkert die woordenstrijd weer op als de strenge winter scheepsvervoer vrijwel onmogelijk maakt. De hongerwinter zet in, maar Londen blijft aandringen op voortzetting van de staking. Dat gebeurt, maar tegen de prijs van vele mensenslevens.



Dolle Dinsdag, 5 september 1944. Duitse militairen gaan er met een stoomlocomotief van door.

Herke Kool (70)

## “Dwangarbeid in Duitsland”

“We gingen in oktober 1943 met een passagierstrein naar Duitsland. Tachtig NS'ers, allemaal jongens van 19, 20 jaar. Op station Leipzig-Wahren werden we overgebracht naar barakken. Daar zaten honderden dwangarbeiders. Polen, Serven, Belgen.”

“Die avond kregen we een paar aardappelen in de schil met een onduidelijk stukje vlees en waterige jus. Dat vieze eten hoefden we niet. We stonden allemaal op. De andere dwangarbeiders vloegen op het eten af. Dat begrepen we niet. Maar na een paar weken, toen wij ook honger hadden, begrepen we het wel. Vijf maanden heb ik daar gezeten. Zes dagen per week in een grote loods goederen van de ene wagen in de andere laden. Eimmers jam, draaibanen, oorlogsmaterieel. Bijna alles ging met de hand. Ploegies van twee dwangarbeiders en een Duitse woorman.”

### Moeder

“Mijn NS-salaris ging direct naar mijn moeder in Nederland. Ik kreeg zelf 59 mark detacheringsgeld. Het eten was beroerd. Op de zwarte markt was alles hartstikke duur. In onze eigen hoerrenkast konden we bonnen ruilen. Of we jatten ze uit de loods. Wie gepakt werd, kreeg zes weken strafkamp. Begin maart 1944 ging ik samen met een maat naar station Schkeuditz. Ik kwam terecht bij



Tijdens de spoorwegstaking maakt een vrouw in Breukelen van een seinhuis gebruik als droogruimte voor de was.

een ouder echtpaar. Die man was oorlogsinvalide uit de Eerste Wereldoorlog. Daar had ik een echt huiselijk leven. Op het station deden we van alles. Rangieren, kaartcontrole, laden en lossen. De Duitsers behandelden ons goed. Van het personeel, merendeels vrouwen, kregen we eten.”

### Bombardementen

“Er waren veel bombardementen. Vaak dacht ik na een bombardement *die hebben ze mooi te pakken gehad*. Maar dan zag ik vrouwen en kinderen verdraasd over straat lopen. Op dat moment heb je medelijden. Duitsers of niet. Tegen het einde van de oorlog zag ik hoe ze krijtsgangen per trein naar het westen vervoerden. Wat een rotzakken, die moffen! Ze lieten een trein rustig een paar dagen staan. Zonder eten en drinken. De doden werden zo uit de wagen geflikkerd.”

Na de oorlog werd me kwajijk genomen dat ik naar Duitsland was gegaan. Maar wie moest voor mijn moeder zorgen als ik onderdook? Mijn vader zat op de koopvaardij. Die was in Engeland toen de oorlog uitbrak. Een paar maanden na de oorlog kreeg ik bericht over hem. Zijn schip was in 1942 tot zinken gebracht door een torpedo. Hij was de enige die onkwam.”

**NEDERLANDSESI**  
In September heeft Gerbrandy met de belofte van spoedige bevrijding het bevel tot een verkeersstaking gegeven. De „bevrijding” is niet gekomen. Het verkeer staakt in dienst van

### DE LEUGEN

Millioenen mensen in het Westen van Nederland moeten hans in honger en koude voor de leugen van Gerbrandy boeten.

### WAARHEID

Tegen deze leugen staat één slechts door de handen ineen te slaan en als één volksgemeenschap te arbeiden kan ons volk den nood van deze miljoenen opheffen.

Tegen de leugen van Gerbrandy kan alleen deze waarheid ons volk redden.

## “De bestekering van de werksportlogistiek en een druk knooppunt voor Duitse doorgespeeld”

Jan Wijhards (79)

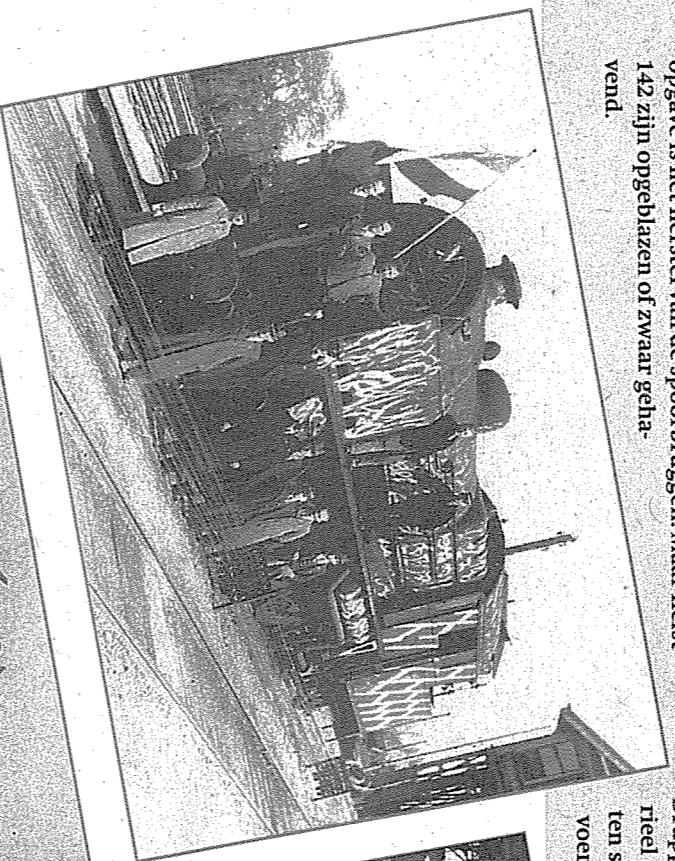
“Station Maastricht was in de oorlogsjaren een druk knooppunt voor Duitse soldaten die in België en Frankrijk gelegerd waren en met verlof gingen of terugkeerden van verlof. Er was zelfs een heel Perron voor hen ingericht, compleet met keuken, eetzaal en sanitair.”

“Een paar maal in de week kwam een Duitse goederentrein langs met materiaal voor versterkingen van de Westwal. Iedere keer als die trein in Maastricht stond, ging ladingmeester Dresden met zijn mandje langs. Zogenaamd om sineels te zoeken

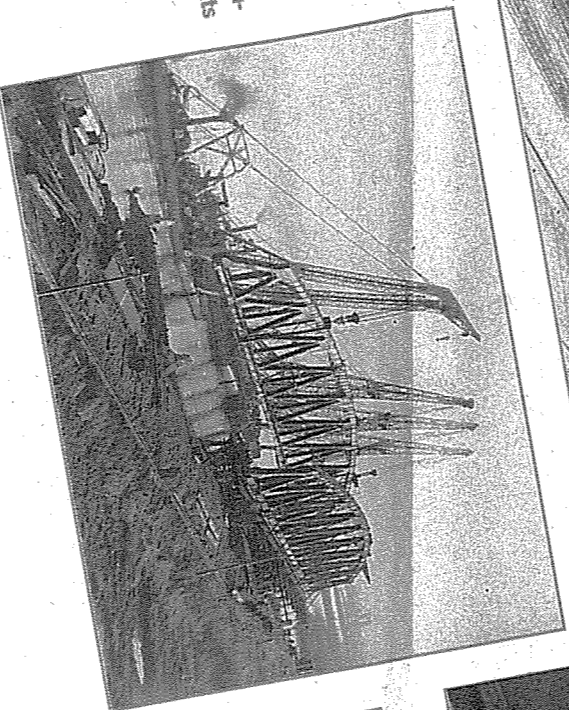
voor de kachel. Maar intussen keek hij naar de etiketten op de trein. De bestekering werd doorgespeeld naar verzetsgroepen in België. Uiteindelijk kwam die informatie in Engeland terecht. In Frankrijk werden die treinen vaak gebombardeerd. Jammer genoeg kwam de Duitse contra-spionage er achter. De verzetsgroep werd opgeroofd. En ladingmeester Dresden, machinist Lokerman en nog acht anderen zijn gefusilleerd.”

Bij de bevrijding bieden de spoorwegen een troosteloze aanblik. De Duitsers gebruiken de zeven maanden durende staking om NS op grote schaal te ontmantelen. Ze doen hun werk grondig. Rollend materieel, rails, seinwezen, werkplaatsen, kantoorinventaris: alles wat los en vast zit wordt weggesleept of vernield. En als de Duitsers zich moeten terugtrekken, volgt de storabke: het merendeel van de spoorbruggen wordt opgeblazen.

De ellendige toestand van de spoorwegen blijkt uit de cijfers. In mei 1945 zijn van de ruim 850 stoomlocomotieven bijna vierhonderd verdwenen, van de 1500 personenrijtuigen ongeveer duizend. Van de 28.000 goederenwagens is nog een duizendtal aanwezig. Van de diesel en diesel-elektrische treinen is ongeveer 70 procent weggevoerd. Verder hebben de Duitsers na september 1944 nog acht-honderd kilometer rails opgebroken en weggevoerd. Door vernielingen van de Duitsers of oorlogsgeweld zijn 72 stations zwaar beschadigd of verwoest. De moeilijkste opgave is het herstel van de spoorbruggen. Maar liefst 142 zijn opgeblazen of zwaar gehavend.



Met behulp van drijvende bokken worden delen van de brug over de Waal bij Zaltbommel op hun plaats gezet.



*“Het was op 30 april 1943. In het hele land was grote verontwaardiging over het transport van de mi-litair in krijtsgewangenschap naar Duitsland. Zonder TV en radio kwamen dit soort berichten toch op de een of andere manier snel door.”*

“Ik werkte bij het Centraal Inkoop Bureau in hoofdgebouw III. Het gerucht deed de ronde dat in de havens werd gestraakt. En op nog meer plaatsen zou het werk worden neergelegd. Het werd rumoerig. *Waarom doen wij eigenlijk niets?* Die vraag werd van verschillende kanten gesteld. Maar wie zou de eerste stap zetten? Volkomen zelfstandig besloten het hoofd van de telex- en telefooncentrale, mevrouw Van Piggelen, en mevrouw Hekker dat er een telex naar alle grote stations zou worden gestuurd. De inhoud van de telex was kort en duidelijk: *we gaan in staking!*

De gigantische taak het spoorwegnet te herstellen begint al in 1944 in het bevestigde Goudriaan maakt al improviseren in zijn functie herstelde spoorwegbedrijf. Na de Duitse capitulatie kan daadwerkelijk worden begonnen met het herstel. Aanvankelijk moet NS zich behelpen met een bont park van Nederlandse, Engelse, Franse, Duitse en Amerikaanse stoomlocomotieven. Bij de overbrugging van rivieren wordt tijdelijk gebruik gemaakt van Engelse en buitgemaakte Duitse hulpbruggen.

Maar langzaam herstelt NS zich. Van de oorspronkelijke 4500 kilometer spoor is op 5 mei maar duizend kilometer berijdbaar. Eind juni is dat 2100 en eind september al 3100 kilometer. Het herstel van de noord-zuidverbinding heeft hoge prioriteit, want daardoor kan het voedsel- en kolenvervoer weer op gang komen. Om het reislustige Nederlandse publiek van dienst te zijn, zet NS vrachtwagens in.

Druppelsgewijs komt ook allerlei spoorwegmaterieel terug naar Nederland. Een team NS-specialisten speurt Europa af naar weggevoerd materieel.

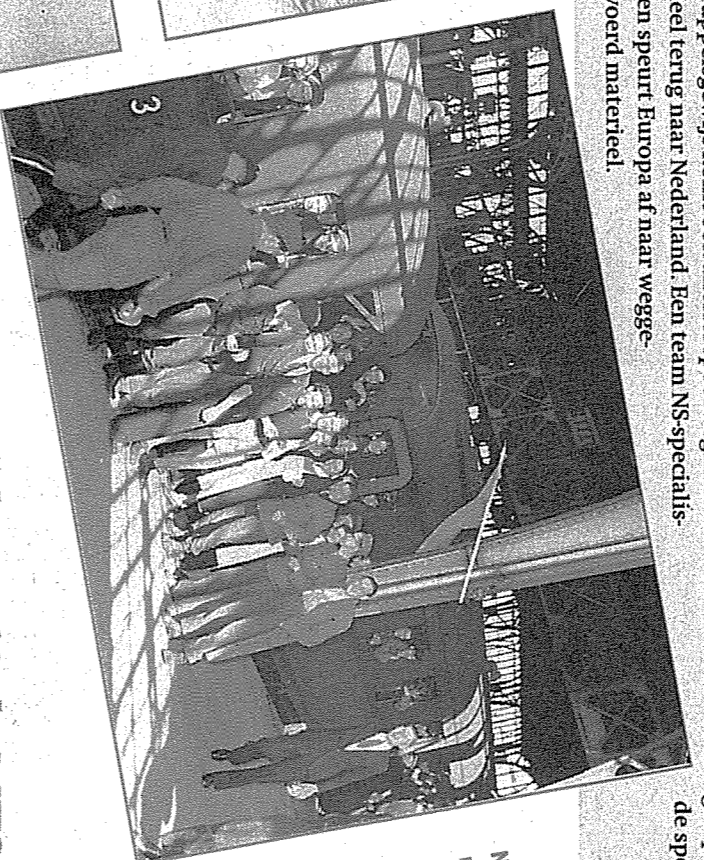


Foto linksboven: Een nag gecanoniseerde stoomlocomotief wordt na de bevrijding van Hen-gelo gebruikt als decor voor een groepsfoto.

Het verhaal van deze moedige actie ging als een lopend vuurtje rond in hoofdgebouw III. Maar de vraag bleef natuurlijk: *wat gaan wij doen?* Dat bleek na de middag-pauze. De meeste mensen kwamen niet meer terug. Er werd gestraakt! Of toch niet? De situatie was compleet onduidelijk. De een staakte wel, de ander niet. De actie verliep volkomen ongeorganiseerd. Was niet voorbereid en werd ook niet gecoördineerd.

Komisch was overigens dat een van mijn bazen, zodra hij door had wat er gebeurde, direct vertof opnam. Dat kon toen nog. Hij wist zich zo aan alle verantwoordelijkheden te onttrekken. Als je er niet bent, kun je ook geen foute beslissingen nemen.

Presentielijsten werden getekend. Of niet. Complete verwarving. Het was vrijdagmiddag. Uiterard werd in die tijd nog gewoon gewerkt op de zaterdag. Op zaterdag 1 mei was iedereen aanwezig. De

presentielijsten werden alsnog getekend. Dat kon ook, zo had de leiding gemeld.”

### Lijsten opgevraagd

“Ik heb begrepen dat de Duitsers later president-directeur Hupkes om de lijsten hebben gevraagd. Zij wilden natuurlijk maatregelen nemen tegen de mensen die niet getekend hadden. Hupkes heeft toen gezegd dat de lijsten waren vernietigd. De Duitsers hebben wel de dames van de telefoon- en telecentrale opgepakt. Mevrouw Van Piggelen heeft de gevangenschap niet overleefd.

Staking of geen staking? In ieder geval was het een gebaar. Machteloos. Zinloos mischien. Misschien ook niet. Het was in ieder geval voor velen bij NS een uiting van boosheid en woede. En een teken dat we niet zo maar alles over onze kant lieten gaan.”

*“Dat heb ik de eerste keer. Zo kwam ik een half jaar als voo uit de lagers”*

Theo Polet (171)

“Ik zat op de MTS in Amsterdam. Zo kwam ik een halfjaar als volontair bij NS terecht. Drie maanden heb ik als leerling op de loc gerdien. En drie maanden was ik bankwerker op het locomotiefdepot in Amsterdam.”

“Het dagelijks onderhoud van de locs deden we zelf. Groot onderhoud gebeurde in Tilburg. Ook locs die beschoten waren, moesten naar Tilburg. Een konvooi richting Tilburg bestond meestal uit een reedelijke loc die een tot drie kapotte meesleepte. Dan mocht je maar veertig kilometer per uur rijden. Ik ben een paar keer met een konvooi meegevoerd. We waren met z'n tweeën, de machinist en ik. Op een stuk lijn in de buurt van Geldernalsen bleven we een tijdje stilstaan. Dan gingen we met de klep helemaal open weer rijden. Ik denk dat we 120 kilometer deden. Een rothierrie was het. Dan snel afremmen, nefjes door het station heen, stilstaan, en weer met een klap er tegenaan. Zo kreeg je ze goed kapot.”

### Gemolten metaal

“In de lagers zat witmetaal. Als de lagers warm liepen, smolt dat helemaal weg. Dan liepen de slijerten eruit. Dat deden machinisten vaak. In Tilburg zeiden ze dan: *het onderhoud is slecht gebeurd*. Het ergert me mateloos als ik hoor

beweren dat de spoorwegen te veel hebben samengewerkt met de Duitsers. NS kon niet anders. En overal waar het kon, werkten NS'ers tegen. Je kunt veel fout laten gaan door alles via het boekje te doen. Dat gebeurde in de oorlog dagelijks. NS'ers hebben meer gedaan dan veel andere vergelijkbare groepen.”

### Eenzijdig

“De berichtgeving over NS in de oorlog is eenzijdig. Je kunt als buitenstaander achteraf onmogelijk de situatie van toen beoordelen. Bijvoorbeeld de jodentransporten. In 1943 wist niemand dat ze naar vernietigingskampen gingen. Het sprookje werd verteld dat ze naar een verzamelplek gingen, op weg naar een werkkamp.

In het begin gedroegen de Duitsers zich netjes. In ons huis werd een gezin met twee kleine meisjes opgehaald. Toen zei een van die moeders: *zorg dat ze warm spul meenemen, want ze gaan naar Polen en daar is het koud. Anders bevriezen die kinderen*. Ik geloof niet dat de spoorstaking de oorzaak was van de hongervinter. Het meeste voedsel kwam met de binnenvaart. Het enige dat ik ooit binnen zag komen, was tabak uit de Oekraïne, voor NSB'ers en meelopers.”

# Expositie Rijden of staken? “Geen onderwerp blijft onbesproken”

“Geen onderwerp blijft onbesproken. Ook de zwarte bladzijde uit de oorlogsjaren van NS, de jodentransporten, komt aan bod. Maar wij spreken geen oordeel uit. Wij geven alleen de feiten. Op basis daarvan moet de bezoeker zich zelf een oordeel vormen.”

Jan-Willen ter Avest, historicus en hoofd communicatie van het Spoorwegmuseum, laat er geen misverstand over bestaan: de tentoonstelling *Rijden of staken?* NV *Nederlandse Spoorwegen* '39-'47 verhuult niets en praat niets goed. Vijftig jaar na dato is de tijd rijp om het oorlogsverleden van NS met open vizier tegemoet te treden, vindt hij. Samen met historicus Jos Zijlstra heeft Ter Avest, mede op verzoek van NS, de expositie samengesteld.

Ter Avest: “We willen niet achteraf met het vingertje wijzen en zeggen: NS heeft het niet goed gedaan. Dat zou te makkelijk zijn. We geven een feitelijk weergave van het handelen van de spoorwegen. Dat kan, omdat de afstand tot het verleden inmiddels groot genoeg is. Daardoor kunnen we vanuit een nieuw perspectief naar het verleden bekijken. Niet van: goed of fout. Maar: wat is er nu eigenlijk gebeurd?”

## Kleuren

De symboliek van de expositie spreekt voor zich. Drie goederwagens zijn in de kleuren groen, rood en zwart geschilderd. Elke kleur heeft een betekenis. Groen staat voor de hoop, zwart voor de zwarte bladzijde en rood voor strijd. De wagens staan achter een Britse *Longmoor*, een oorlogstroc die ze als het

ware de oorlog uittrekt.

In de groene wagon wordt aandacht besteed aan de hoopvolle verwachtingen van NS; het eeuweest van de spoorwegen in 1939, het herstel en de wederopbouw. In de zwarte komen de jodentransporten en het vervoer van Nederlandse krijsgevangenen en dwangarbeiders naar Duitsland aan de orde. En in de rode de meidagen van 1940, de vernielingen door oorlogsgeweld en sabotage, de spoorwegstaking en aspecten uit het dagelijks leven in de oorlog.

“Het is een platte expositie geworden”, vertelt Jan-Willen ter Avest. “Er zijn vooral veel foto's en documenten te zien. Waar onder heel bijzondere. Zo hebben we in de zwarte wagon een transportlijst van een jodentransport van Westerbork naar Auschwitz. Ruim veertig pagina's met namen, waarvan slechts een man is teruggekeerd. We hebben zelfs documenten uit Amerika en foto's uit Israël.”

## Archieven

Ook zijn filminfragmenten te zien van bombardementen, vernielingen en de wederopbouw. Voorts zijn geluidfragmenten te horen van belangrijke toespraken. Tenslotte worden talloze herdenkingspenningen, plaquettes en bordjes getoond.

Het meeste materiaal, dat nooit eerder is geëxposeerd, is afkomstig uit de collectie van het Spoorwegmuseum. Voor de documentatie heeft het museum gebruik kunnen maken van de archieven van NS en die van het Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie (RIOD). Ter Avest: “Erdereen die is geïnteresseerd in de geschiedenis van het spoor mag deze tentoonstelling niet missen.”

## Toegangsprizen

De tentoonstelling *Rijden of staken?* NV *Nederlandse Spoorwegen* '39-'47 is te zien van 28 april tot en met 5 juni. Het museum is geopend van dinsdag tot en met zaterdag van 10.00 tot 17.00 uur. Op zond- en feestdagen van 13.00 tot 17.00 uur. Op eerste pinksterdag is het museum gesloten.

Volwassenen betalen voor een bezoek aan het Spoorwegmuseum tien gulden, 65-plussers acht gulden vijftig en kinderen zes gulden vijftig. Voor groepen vanaf twintig personen gelden kortingen. De expositie is toegankelijk voor gehandicapten. Meer informatie over de expositie of andere activiteiten van het Spoorwegmuseum is verkrijgbaar via telefoon.

## Colofon

Deze bijlage van Koppeling is een co-productie van de Stichting Nederlands Spoorwegmuseum en Koppeling, de bedrijfskrant van de Nederlandse Spoorwegen. De bijlage wordt meegestuurd met Koppeling van 5 mei 1995 en is tevens gratis beschikbaar voor de bezoekers van de expositie *Rijden of Staken?* NV *Nederlandse Spoorwegen* '39-'47.

Redactie: Jos Zijlstra, Jan-Willen ter Avest, Louis Nouws, Jos Nonnekens, André de Vos, Sarah-Mie Luyckx, Rian van Lierop, Jolanda Minjon en Johan Nabbeling. Illustraties: Spoorwegmuseum, Spaarnestad, NS, RIOD.

