



De Nederlandse Spoorwegen in oorlogstijd 1939-1945

Rijden voor Vaderland en Vijand

Spoorwegstaking • Jodentransporten • Herinnering

David Barnouw

Dirk Mulder

Guus Veenendaal

 BOOKS

De Nederlandse Spoorwegen in oorlogstijd 1939-1945

Rijden voor Vaderland en Vijand

Spoorwegstaking • Jodentransporten • Herinnering

David Barnouw

Dirk Mulder

Guus Veenendaal

Voorwoord 7

door Roger van Boxtel, president-directeur van NS

Inleiding 9

1. Spoorwegen en Oorlog 12
door Guus Veenendaal
2. De Naamloze Vennootschap Nederlandsche Spoorwegen 26
door Guus Veenendaal
3. NS in Oorlogstijd 38
door Guus Veenendaal
4. Centraal station en depot van Nederland 58
door Dirk Mulder
5. Het aantal is heilig 80
door Dirk Mulder
6. Op transport 96
door Dirk Mulder
7. Een ander Westerbork 112
door Dirk Mulder
8. De spoorwegstaking van 1944 126
door Guus Veenendaal
9. Na de bevrijding 146
door David Barnouw
10. Herdenken en herinneren 156
door David Barnouw
11. Ereschuld, excuses en compensatie? 172
door David Barnouw

Bronnen en Literatuur 186

Algemene Index 189

Het emplacement van Arnhem bij de bevrijding. Wissels en rails moedwillig vernield door de terugtrekkende Duitsers.



In Nederland valt het niet op dat er treinen rijden, het valt pas op als er geen treinen rijden. Dat geldt nu en dat gold ook in de Tweede Wereldoorlog. De Duitse inval in mei 1940 zorgde voor een treinloos Nederland, maar slechts voor korte tijd. Men vond het normaal dat de Nederlandse Spoorwegen de dienst hervatten, niet alleen voor de eigen bevolking, maar ook voor de bezettende macht. De Duitsers waren hier nu eenmaal toch de baas en dat zou voorlopig ook wel zo blijven, was de verwachting.

NS had niet lang na de capitulatie van het Nederlandse leger de afspraak gemaakt met de Duitse bezetter dat het bedrijf baas in eigen huis zou blijven en voor de Nederlandse bevolking en economie de treinen zou laten rijden, maar tegelijk ook voor de Duitsers opdrachten zou uitvoeren. Deze vorm van collaboratie gold voor bijna de hele Nederlandse economie: werken voor de bezetter als dat ook voor het vaderland van belang was.

Maar men kon op dat moment niet voorzien dat hierbij ook het transport van Joden naar Durchgangslager Westerbork en verder naar de Duitse grens zou worden geëist, net als het vervoer van dwangarbeiders, politieke gevangenen en krijgsgevangenen, die ook per trein naar Duitsland moesten worden gebracht.

Eind april, begin mei 1943 werd in Nederland op grote schaal gestaakt tegen het Duitse bewind. De aanleiding was het besluit van de bezetter om de Nederlandse militairen weer op te pakken en opnieuw in krijgsgevangenschap af te voeren, maar er was ook veel algemene onvrede met alle maatregelen van de bezetter. De stakers keken ook naar NS; waarom stonden de treinen niet stil? De NS-directie achtte de tijd nog niet rijp voor een grote staking.

Vlak voor de Geallieerde militaire Operatie Market Garden, die op 17 september 1944, begon, gaf de Nederlandse regering in ballingschap in Londen alle medewerkers van NS de opdracht in staking te gaan. De bedoeling was het geallieerde offensief te steunen door al het treinverkeer lam te leggen en zo de Duitsers te hinderen in hun transporten. De gedachte was dat de staking hooguit een paar weken zou duren, want men verwachtte dat heel Nederland spoedig bevrijd zou zijn. Maar dat zou tot mei 1945 duren en in die tussentijd moesten alle 30.000 NS-mensen, al of niet ondergedoken, financieel ondersteund worden. De Duitsers waren nu gedwongen hun eigen vervoer met eigen mensen en materieel te regelen. De Spoorwegstaking is één van de drie belangrijke stakingen tijdens de Duitse bezetting, naast de Februaristaking van 1941 en de April-Meistakingen van 1943.

In de laatste decennia is over NS uitgebreid geschreven, maar het laatste boek over de Spoorwegstaking is van 1960. Hoog tijd dus voor een nieuwe evaluatie. Dit boek laat de ontwikkeling zien van de Nederlandse Spoorwegen vóór en tijdens de

1

SPOORWEGEN EN OORLOG

Paarden trekken een zwaar beladen wagen over de spoorlijn die door de Engelsen tijdens de Krim-Oorlog werd aangelegd, 1855.



Een trein van de United States Military Railroads op een houten noodbrug die een door de Geconfedereerden opgeblazen brug vervangt, circa 1862.



Dat spoorwegen in oorlogstijd voor militair vervoer een belangrijke rol speelden zal voor een lezer van nu misschien niet zo duidelijk zijn, maar tot ver in de 20e eeuw vormde het spoor een onmisbare schakel in het transport van en naar het front of oorlogsgebied. Vervoer per schip over rivieren en kanalen was langzaam en lang niet overal mogelijk en wegen waren vaak slecht of helemaal niet aanwezig. Zwaar materieel moest met dierlijke tractie worden vervoerd want de verbrandingsmotor begon pas in de Eerste Wereldoorlog een rol te spelen.

Die rol van het spoor in militaire zaken gaat al terug tot 1830 toen een eerste gebruik van de spoorweg voor militaire doeleinden werd gemaakt, niet lang na de opening van de eerste stoomspoorweg in Engeland, de Liverpool & Manchester Railway. Een regiment infanterie, dus een duizend man, werd van Manchester per trein naar Liverpool gebracht om vandaar per schip naar het onrustige Ierland overgevoerd te worden en daar een opstand te helpen neerslaan. Tijdens de Krim-Oorlog van 1854-1855, waarbij Engeland, Frankrijk en het Ottomaanse (Turkse) Rijk in oorlog waren met Tsaaristisch Rusland, was de belegering van Sebastopol, de Russische marinehaven op de Krim, het belangrijkste wapenfeit. Om de troepen op de hoogten voor de stad van munitie, voedsel en uitrusting te voorzien, werd vanuit de haven van Balaklava, waar de Engelse transportschepen hun ladingen losten, een spoorlijn aangelegd. Alleen daardoor was het mogelijk voldoende geschut, munitie en voedsel aan te voeren om de zwaar versterkte vesting tot overgave te dwingen. Na de capitulatie en het vertrek van de Engelsen en Fransen werd de spoorweg door de Russen afgebroken. Hij had zijn dienst gedaan.

In de Amerikaanse Burgeroorlog, van 1861 tot 1866, werd door beide partijen op grote schaal gebruik gemaakt van de spoorweg om snel troepen te kunnen vervoeren naar plaatsen waar hun inzet nodig was. De Noordelijken, de Federale troepen, waren hierbij in het voordeel omdat het spoorwegnet in het Noorden veel uitgebreider was en meer samenhang had dan dat van de Zuidelijken, de Geconfedereerden. Bovendien hadden die ook nog het probleem van verschillende spoorwijdten, zodat doorgaand vervoer vaak niet mogelijk was. Buitenlandse militaire waarnemers zagen maar al te goed dat in die bloedige burgeroorlog de spoorweg in sommige gevallen van doorslaggevende betekenis was geweest en in hun rapporten naar huis werd dit aspect breed uitgemeten.

Pruisen was in Europa een van de landen die deze lessen ter harte nam. In de Pruisisch-Oostenrijkse oorlog van 1866 wist chef-staf Helmuth von Moltke Sr. de Pruisische legers snel bij elkaar te brengen en per spoor in te zetten. De tegenpartij had veel meer moeite om voldoende manschappen op tijd te verzamelen. De slag bij Königgratz – Hradec Králové, Tsjechië – in juli 1866 was beslissend en Oostenrijk

Tijdens de Eerste Wereldoorlog bereikte het gebruik van de spoorweg een hoogtepunt. De inzet van grote massa's troepen vergde een geweldige concentratie van mensen en materieel, die alleen met gebruik van de spoorwegen bereikt kon worden. Zowel aan de kant van de Centralen, de Keizerrijken van Duitsland en Oostenrijk-Hongarije, als aan de kant van de Entente, Groot-Brittannië, Frankrijk en Tsaristisch Rusland, was de spoorweg onmisbaar voor militair vervoer. Nieuwe lijnen werden speciaal voor dit doel aangelegd en bestaande lijnen werden verdubbeld om het gestegen vervoer te kunnen verwerken. Vooral Duitsland, zowel in het Westen als in het Oosten in oorlog, gebruikte de spoorwegen optimaal om snel troepen van het ene naar het andere front over te brengen, al naar de situatie van het moment vereiste.

Deze transporten werden vooral uitgevoerd over de hoofdspoorwegen, die in normaalspoor of in het Russische geval in breedspoor waren gebouwd. Maar toen het Duitse offensief in Noord-Frankrijk was vastgelopen en de loopgravenoorlog begon, werd er steeds meer behoefte gevoeld aan licht verplaatsbaar spoor om de mannen in de loopgraven van al het nodige te voorzien. Uitgebreide netwerken in smalspoor werden aan beide kanten van het front aangelegd, met overlaadstations om alles van normaal- naar smalspoor over te laden. De enorme hoeveelheden munitie die aan beide kanten verschoten werd kon alleen met de smalspoortreintjes naar de vooruitgeschoven posten en loopgraven gebracht worden. De Eerste Wereldoorlog is de laatste oorlog geweest waarbij de spoorweg een soms doorslaggevende rol heeft gespeeld. In latere conflicten was het spoor nog wel belangrijk, maar nooit meer zo als in 1914-1918.

DE SITUATIE IN NEDERLAND

Deze ontwikkeling was door de jaren heen in Nederland niet onopgemerkt gebleven. Bij veel oorlogen waren ook Nederlandse officieren als waarnemers aanwezig geweest, die zo kennis van zaken over het gebruik van de spoorweg voor militaire doeleinden opdeden. Aanvankelijk had de Nederlandse overheid weinig bemoeienis gehad met de aanleg van spoorwegen, behalve met de eigenlijke tractering. Dit aspect zal verderop aan de orde komen. De concessies voor aanleg en exploitatie werden bij Koninklijk Besluit verleend, waar het Parlement dus niet bij betrokken was. Militaire overwegingen speelden nog nauwelijks een rol. Een eerste spoorwegwet werd pas in 1859 van kracht, die alles nog steeds aan het particulier initiatief overliet, maar waarin wel de bepaling stond dat de overheid te allen

tijde de spoorwegen kon vorderen wanneer dat in het belang van het Rijk zou zijn. Tegen schadeloosstelling uiteraard. Hierbij werd uitdrukkelijk gedacht aan het nut van de spoorweg in geval van oorlog, al stond dat niet met zoveel woorden in de wet.

Al voor het eigenlijke begin van de Frans-Duitse Oorlog in juli 1870 besloot de Nederlandse regering op 15 juli tot mobilisatie van de strijdkrachten. De zuidgrens werd het meest bedreigd geacht en daarom vroeg het Ministerie van Oorlog of de lijn Utrecht – Den Bosch, die nog in aanleg was, vervroegd geopend kon worden. Met enige kunstgrepen lukte dat en op 23 juli reed de eerste trein over de grote bruggen bij Culemborg, Zaltbommel en Hedel. De meeste troepen, een kleine 30.000 man alles bij elkaar, werden zo in anderhalve dag naar het kamp bij Vught vervoerd, waar het veldleger werd geconcentreerd. In september konden de manschappen al weer naar huis omdat de dreiging over was, ook al was de oorlog in Frankrijk nog lang niet afgelopen. Ondanks het vlotte vervoer van de troepen naar de grenzen was er ook van alles mis gegaan en in de Tweede Kamer werd veel kritiek op de regering geventileerd. Pas in september 1871, dus een vol jaar later, kwam de Minister van Oorlog met een rapport, dat na veel morren werd geaccepteerd. Er was van alles verkeerd gegaan bij de mobilisatie, maar de spoorwegen hadden hier weinig mee te maken, het was meer een kwestie van jarenlange bezuinigingen op de begroting van Oorlog.

Zulphen, 1906, inladen van paarden van de Nederlandse cavalerie voor een oefening op de hei.



3

NS IN OORLOGSTIJD

Helemaal onvoorbereid was het spoor niet in de meidagen van 1940. Gasmaskers waren uitgedeeld aan het personeel en er was mee geoefend.



Uit het voorgaande hoofdstuk is duidelijk geworden dat de Nederlandse Spoorwegen op 10 mei 1940 niet helemaal onvoorbereid waren op wat er zou kunnen gebeuren. De Duitse aanval kwam niet echt onverwacht; er waren al waarschuwingen geweest. De eerder voorbereide maatregelen werden getroffen en de spoorbruggen over de grote rivieren werden opgeblazen, soms op het nippertje met Duitse soldaten al op de brug. Alleen de Maasbrug bij Gennep bleef overeind. Duitse pantsertreinen stonden klaar om over de bruggen te rijden maar moesten weer terug. Bij Gennep kwam een dergelijke trein wel over de Maas, die later in Brabant tot ontsporing werd gebracht. Het Nederlandse leger vernielde hier en daar in het binnenland nog bruggen en locomotiefloodsen, maar dit alles droeg weinig bij aan de verdediging van het land. De Duitsers rukten toch voornamelijk over de weg op, en met landingen van parachutisten bij Den Haag en Moerdijk had niemand rekening gehouden.

De Generale Staf dacht dat de vijand zou kunnen worden tegengehouden bij de Grebbeberg en het oostfront van de Hollandse Waterlinie en er waren precieze schema's opgesteld voor de evacuatie van de burgerbevolking uit die gebieden. Zo werden 20.000 burgers uit Amersfoort en omgeving per trein naar Noord-Holland gebracht. Maar ook werden honderden Duitse piloten en parachutisten, die bij de landingen rond Den Haag krijgsgevangen waren gemaakt, per trein naar IJmuiden

Bij de Duitse inval van 10 mei 1940 werden vrijwel alle spoorbruggen over de grote rivieren tijds opgeblazen, zoals hier de brug over de IJssel bij Deventer.



gebracht, vanwaar ze nog vóór de capitulatie naar Engeland werden gebracht. Het ging hierbij vooral om de piloten van de tientallen zweefvliegtuigen die bij Ypenburg en Ockenburg op of naast de weg waren geland en daarna gevangen genomen. Die landingen waren mislukt door onverwacht hevig verzet van Nederlandse kant. De gevangen piloten waren vooral de instructeurs van de Duitse vliegscholen, die in het verdere verloop van de oorlog zeer gemist zouden worden door de Duitse Luftwaffe.

Ook NS'ers kregen met de evacuatie te maken. Zo ontving het Utrechtse personeel op 14 mei de order naar Den Haag te verhuizen, maar door de onveilige situatie daar en in het Westland werd die order de volgende dag al weer ingetrokken en kon men terug. Ook de directie vertrok naar Den Haag en daarbij maakte Goudriaan een domme fout die hem later hevig kwalijk is genomen. Hij liet namelijk zijn gezin uit Hilversum met een extra trein ophalen, iets wat in de dienstorders van NS uitdrukkelijk aan het personeel was verboden. NS'ers moesten hun gezinnen achterlaten en deze uitzondering die Goudriaan voor zichzelf had gemaakt wekte veel wrevel bij zijn collega's.

DE HOUDING VAN NS TEGENOVER DE BEZETTER

Wat was er bekend over de aan te nemen houding tegenover een eventuele aanvallende bezetter? In het Landoorlogreglement van 1907 was vastgesteld wat wel en niet was toegelaten op het gebied van samenwerking met een bezetter. Dit reglement was in 1940 natuurlijk sterk verouderd, maar desondanks nog steeds geldig. Eén artikel, nr. 52, zou voor NS problemen geven. Daarin werd gesteld dat een bezetter persoonlijke diensten van burgers zou kunnen eisen tot voorziening in de behoeften van die bezetter, maar alleen als dat niet zou leiden tot deelname aan oorlogshandelingen. Behalve dit reglement, dat bij NS bekend was, waren er nog de zogenaamde Aanwijzingen van 1937, die inhielden dat ambtenaren van Rijk, provincie en gemeenten in functie zouden moeten blijven om het belang van de Nederlandse bevolking te dienen. Alleen wanneer aanblijven meer tot voordeel van een bezetter zou strekken, kon een ambtenaar de dienst neerleggen. Voor de spoorwegen gold het in de Aanwijzingen dat het personeel, in ieder geval voorlopig, in dienst zou moeten blijven, tenzij de directeur van de Etappen- en Verkeersdienst van de Generale Staf anders zou besluiten. Vervoer van manschappen en oorlogsmaterieel voor de bezetter zou verboden blijven. Waarschijnlijk zijn de Aanwijzingen, die door de regering met veel geheimzinnigheid werden omgeven, bij de directie van NS in Utrecht nooit voldoende bekend geworden, al was Van Manen wel

betrokken geweest bij de eerste ontwerpen ervan. Maar Van Manen was weg en de vraag of Goudriaan en Hupkes ervan wisten is nooit afdoende beantwoord. G.F.H. Giesberger, de Chef van de Dienstregeling van NS, heeft later – in 1953 – verklaard dat hij de Aanwijzingen in zijn bezit had gehad, maar dat hij meende dat andere chefs van NS er niet mee bekend waren en ook geen exemplaar hadden gekregen. Veel was dus niet geregeld en de regering, die op het punt stond naar Londen te vertrekken, gaf hier ook geen duidelijkheid.

De vraag was nu voor Goudriaan en zijn mededirecteuren wat hen te doen stond. Alle vervoer stoppen of toch doorgaan, in de eerste plaats ten behoeve van de Nederlandse bevolking maar misschien ook in het voordeel van de bezetter? Generaal Winkelman, de Nederlandse opperbevelhebber, gaf op verzoek van de NS-directie een verklaring af, die overeenkwam met wat hij al eerder aan de secretarissen-generaal, nu de hoogste Nederlandse burgerlijke gezagsdragers, had meegedeeld: "Ik meen, dat jullie verplicht zijn – onder voorwaarde dat het in

G.F.H. Giesberger, Chef van de Dienstregeling en tijdens de oorlog verbodingsman tussen de directie van NS en de verschillende Duitse instanties. Olieverfschilderij door J.A. Moesman, 1943.



7

EEN ANDER WESTERBORK

Het transport van 19 mei 1944 op punt van vertrek.



‘Het was in die laatste dagen een volstrekte chaos in Westerbork. Waarschijnlijk waren er geruchten dat de geallieerden in opmars waren. Westerbork moest leeg geruimd worden. De mensen moesten op transport,’ zo herinnerde de toen 12-jarige Carla Josephus Jitta zich de eerste septemberdagen van 1944 in kamp Westerbork. Op 2 september 1944 had commandant Gemmeker de kampgevangenen toegesproken. De 4.000 personen die er toen nog waren, hoorden dat het kamp zou worden geliquideerd. Behoudens enkele honderden die nodig waren om het kamp af te breken, zouden alle anderen zonder pardon op transport gaan. Stempels en Sperrren deden er niet meer toe. De hoop op een snelle bevrijding, gezien de opmars van de Geallieerden sinds de landing op de kusten van Normandië in juni 1944 – in het kamp nauwlettend gevolgd – werd in een keer de bodem ingeslagen. Op 3 september vertrok het laatste transport naar Auschwitz; meer dan 1.000 mensen werden gedeporteerd. In een van de laatste wagens van dit transport bevonden zich Anne Frank met haar moeder Edith en zus Margot. Op 4 september werden meer dan 2.000 gevangenen naar Theresienstadt gestuurd. Het laatste transport (279 personen) dat Westerbork verliet was op 13 september met als bestemming Bergen-Belsen. Het kleine clubje kampgevangenen dat overbleef, groeide door de komst van opgepakte onderduikers, zoals Ed van Thijn, aan tot 879 personen.

De Spoorwegstaking, die alle treintransport vanuit Westerbork onmogelijk maakte, gaf Gemmeker overigens nog wel werk. Op 30 september kreeg hij van zijn voorganger Deppner, die zich weer met de bestrijding van het Verzet bezighield, een briefje met enkele adressen in Hooghalen. Op drie ervan woonden spoorwegbeambten. Waarschijnlijk stond op het briefje dat hun huizen moesten worden leeggehaald en in brand gestoken, want in opdracht van de kampcommandant vertrokken SS-ers en in Duitse dienst getreden Nederlandse politiemensen met twee vrachtwagens. Alles wat bruikbaar was, waaronder vee, namen ze mee naar het kamp. De woningen werden in brand gestoken.

Er leek langzamerhand in het ‘andere’ Westerbork een rust te zijn neergedaald: er reden geen treinen meer. Groot was dan ook de onrust onder de achtergebleven gevangenen toen op 10 november een trein, weliswaar een buurttreintje, het kamp binnenkwam. Het was, zo schreef Ottenstein, ‘een bron van schrik voor de kampbewoners. Zeker zouden wij met ons allen op het laatste ogenblik met deze miniatuurtrein nog over de nabije Duitse grens gebracht worden, niettegenstaande de spoorwegstaking.’ De onrust nam zeker niet af toen de trein enkele dagen later een schoonmaakbeurt kreeg en voor de ramen verduistering werd aangebracht. Maar toen in de tweede helft van die maand, met een kampgevangene als machinist, de trein leeg vertrok en spoedig daarna met levensmiddelen en brandstof terugkeerde,

9

NA DE BEVRIJDING

Utrecht, Centrale Werkplaats, 1945.



Inzet NS-noodbussen bij station Zutphen, augustus 1946.



In het bevrijde zuidelijke deel van Nederland werd tijdens de Spoorwegstaking geprobeerd weer treinen te laten rijden, eerst ten behoeve van de Geallieerden, maar ook voor burgers. Dat lukte natuurlijk maar gedeeltelijk, want er was veel materieel weg en het front was niet zo ver weg. Dat er toch een en ander tot stand kwam, was te danken aan Goudriaan, die in 1939 president-directeur van NS was geworden, maar die vanaf oktober 1940 uitgeschakeld was. Hij behoorde tot een groot aantal vooraanstaande Nederlanders die toen als gijzelaar naar Buchenwald waren gebracht als represaille voor de internering van Duitsers in Nederlands-Indië. In mei 1941 werd hij weliswaar vrijgelaten, maar hij mocht zich niet meer met NS bemoeien. Hupkes fungeerde de hele oorlog als waarnemend president-directeur. Goudriaan, die was ondergedoken, merkte uit contacten met Hupkes en anderen dat zijn terugkeer bij NS na de oorlog niet gewenst was. Dat weerhield de minister van Waterstaat niet om hem eind oktober 1944 te herstellen als president-directeur van NS. Maar toen hij zich vlak na de bevrijding in Utrecht meldde om NS verder te leiden, werd hem zeer duidelijk te verstaan gegeven dat hij niet welkom was. Na een week getouwtrek nam Goudriaan zelf ontslag. Hupkes en de zijnen hadden gewonnen.

SLACHTOFFERS

Bij de bevrijding in mei 1945 kon in Utrecht de balans van de oorlogsjaren worden opgemaakt, waarbij net als voor de rest van Nederland het laatste jaar het zwaarst was geweest. Het was al vanaf de zomer van 1944 ook steeds gevaarlijker geworden om met de trein te rijden; voor het spoorpersoneel en voor de treinreizigers. De Geallieerden waren heer en meester in de lucht geworden en schoten zeer frequent op alles wat bewoog met alle gevolgen van dien. Drie weken vóór de Spoorwegstaking kwam dat duidelijk naar voren in het verslag van de vergadering van de Commissie van Gedelegeerden van NS (26 augustus 1944): 'Sinds de vorige vergadering vonden wederom een aantal beschietingen van treinen plaats, waarbij 50 stoomtreinen en 3 elektrische treinen werden getroffen. Hierbij werden 9 leden van het personeel en 59 reizigers gedood, terwijl 13 leden van het personeel en 136 reizigers werden gewond. Het totale aantal personeelsleden, dat gedood werd, is hiermede gestegen tot 60 man, terwijl 211 personeelsleden werden gewond. Het aantal gedooide reizigers bedraagt thans 142.'

In totaal kwamen meer dan 180 personeelsleden door deze beschietingen om het leven en 250 NS'ers om andere redenen; gesneuveld (als soldaat in de mei-

Uitgave

WBOOKS, Zwolle
info@wbooks.com
www.wbooks.com

Tekst

David Barnouw
Dirk Mulder
Guus Veenendaal

Vormgeving

DeLeeuwOntwerper(s), Victor de Leeuw, Den Haag

© 2019 WBOOKS Zwolle / de auteurs

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

De uitgever heeft ernaar gestreefd de rechten met betrekking tot de illustraties volgens de wettelijke bepalingen te regelen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot de uitgever wenden.

Van werken van beeldende kunstenaars aangesloten bij een CISAC-organisatie is het auteursrecht geregeld met Pictoright te Amsterdam.

© c/o Pictoright Amsterdam 2019.

ISBN 978 94 625 8333 7

NUR 689

De Nederlandse Spoorwegen in oorlogstijd 1939-1945

Rijden voor Vaderland en Vijand

Spoorwegstaking · Jodentransporten · Herinnering

Op 17 september 2019 is het 75 jaar geleden dat in Nederland de Spoorwegstaking begon. Op bevel van de regering in ballingschap legden meer dan 30.000 mensen van de Nederlandse Spoorwegen het werk neer. Zo hoopten ze het geallieerde offensief in de richting van Arnhem, bekend als Market Garden, te ondersteunen.

In de eerste week van de staking werden de Duitsers ernstig gehinderd door het ontbreken van spoorvervoer, maar later wisten zij met eigen mensen weer enige grip te krijgen op de aanvoer van materieel en manschappen. Market Garden mislukte grotendeels, maar de staking werd voortgezet. De financiering van de staking, het doorbetalen van salarissen van ondergedoken spoor mensen, was een geweldige operatie die dankzij de grootste bankroof uit de Nederlandse geschiedenis succesvol werd afgesloten.

In dit boek beschrijven Guus Veenendaal en David Barnouw de aanloop naar de staking, de staking zelf, maar ook de beeldvorming over de staking na de bevrijding. Dirk Mulder schrijft over de transporten per spoor van Joden, Roma en Sinti.

WWW.WBOOKS.COM

