

DOOD SPOOR

DRS. C. J. F. STULDREHER

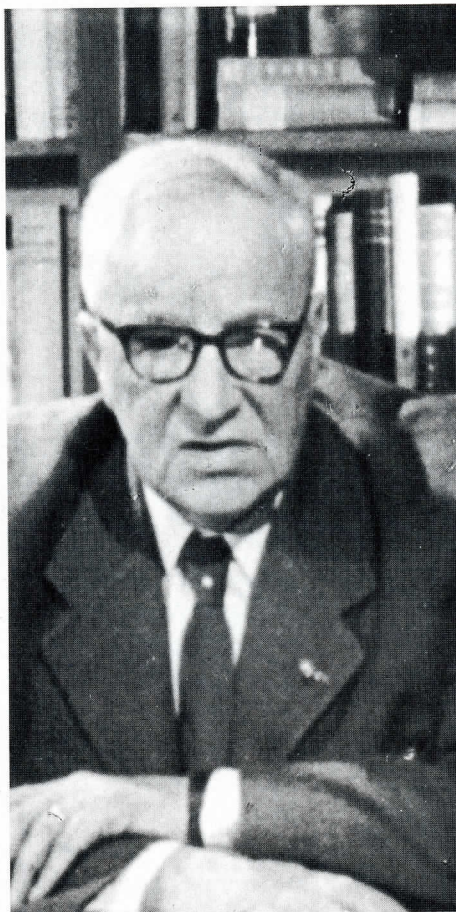
Zondagmiddag 17 september 1944, kwart voor zes. De geallieerde luchtplandingsstroepen in het gebied tussen Eindhoven en Nijmegen en bij Arnhem zijn geland, hebben zich gegroepeerd en trekken op naar hun doelen. De Duitsers trachten met alle kracht versterkingen naar de bedreigde punten te vervoeren. In een uitzending van de BBC in het Nederlands wordt gezegd:

'Naar aanleiding van een uit Nederland ontvangen vraag en na overleg met het opperbevel, mede in verband met de operaties die heden in Nederland zijn aangevangen, acht de regering thans het ogenblik aangebroken de instructie te geven tot een algemene staking van het spoorwegpersoneel teneinde het vijandelijk vervoer en troepenconcentraties zoveel mogelijk te beletten. De regering geeft zich rekenschap van de grote verantwoordelijkheid die zij daardoor aanvaardt, doch zij meent na rijp beraad dat in de gegeven omstandigheden deze daad van zulk overwegend militair belang is, dat niet langer mag worden gewacht met uitvoering te geven aan deze maatregel. De regering, in het volle besef van de moeilijkheden die daardoor ontstaan, laat de wijze van uitvoering aan uw beleid over en wenst u allen, getrouwe en moedige vaderlanders, de kracht toe deze actie naar beste vermogen uit te voeren.'

Overall in het bezette Nederland heerst vreugde en optimisme, uitgelatenheid bijna. Luchtplandingen diep in het land, de spoorwegen plat. De bevrijding moet nu wel zeer nabij zijn!

Alleen in Utrecht ontstaat verwarring en zelfs vreveld. Het beleid van de directie van de Nederlandse Spoorwegen gedurende de bezetting was gebaseerd op de gedachte het bedrijf in zijn geheel zo goed mogelijk intact te houden en de invloed van de bezetter tot het uiterste te beperken. Het besluit van juni 1940 tot 'loyale samenwerking' met de Duitsers loopt als een rode draad door de geschiedenis van het bedrijf.

Gedurende de gehele bezetting werd het beleid van de Nederlandse Spoorwegen gedragen door de krachtige figuur van de waarnemend president-directeur, ir. W. Hupkes. Door politiek beleid en veel mensenkennis heeft hij consequent en met succes Duitse inmenging bestreden, waar deze zich ook maar voordeel of dreigde voor te doen. Hij vond oplossingen om de Duitsers buiten de deur te houden, dit mede ten bate van de Nederlandse bevolking, die voor haar dagelijkse behoeften maar al te zeer afhankelijk was van het goed functioneren



De waarnemend president-directeur van de Nederlandse Spoorwegen ten tijde van de landelijke spoorwegstaking, ir. W. Hupkes.

van de NS, en ten behoeve ook van het verzet, dat voor zijn vele contacten en taken in grote mate aangewezen was op 'de klok' van de spoorwegen. Hupkes genoot bovendien een groot vertrouwen bij al het personeel.

Dat laatste kan men niet volmondig zeggen van de voorzitter van de Personeelraad, G. Joustra. De Personeelraad was het vertegenwoordigend lichaam van de verschillende vakorganisaties, die onder druk van de Duitse bezetter en omwille van hun voortbestaan tot op zekere hoogte bereid waren een compromispolitiek te voeren. De Nederlandse Vereniging van Spoor- en Tramwegpersoneel, waarvan Joustra voorzitter was, is daarbij op een laakbare wijze te ver gegaan. Het be-

houd van haar apparaat en de belangenbehartiging van haar leden achtte zij belangrijker dan een principiële afwijzing van de gelijk-schakelingspolitiek van de bezetter en van de Nederlandse nationaal-socialisten tegenover de vakbeweging. Pas in 1942, na de oprichting van het Nederlands Arbeidsfront onder leiding van H. J. Woudenberg (waarin het NVV en daarmee ook de Nederlandse Vereniging van Spoor- en Tramwegpersoneel zou moeten opgaan) kwam er een kentering in haar houding. Als gevolg van het drijven van Woudenberg dreigde ook de Personeelraad, waarmee ir. Hupkes een goede samenwerking bijzonder op prijs stelde, een nieuwe samenstelling te krijgen en geheel te gaan bestaan uit nationaal-socialisten. Ir. Hupkes heeft echter principieel geweigerd met een nationaal-socialistische Personeelraad samen te werken en stak dat ook niet onder stoelen of banken tegenover de Duitse instanties, met name tegenover de *Bahnbevollmächtigte*, de *Transportkommandant* en de *Referent für Eisenbahnverkehr beim Reichskommissar*, Dr. Thomas. Op een kritiek moment hanteerde hij daarbij als troef het neerleggen van zijn functie. Op dat ogenblik zou Thomas Frontleider Woudenberg hebben toegevoegd: '*Sie, mit Ihrem Scheiszarbeitsfront! Setzen Sie sich, Herr Hupkes.*' Want er was Thomas alles aan gelegen de 'loyale samenwerking' met de NS niet in gevaar te laten brengen door een nationaal-socialistische vakbondspolitiek, die onder het personeel alleen maar grote onrust en ontevredenheid zou veroorzaken. Het een en ander heeft ertoe geleid dat de Personeelraad in ongewijzigde samenstelling kon blijven voortbestaan, als een ambtelijk orgaan van de NS, los van de oude vakbeweging maar ook van het Arbeidsfront. In zekere zin betekende dit toch een herstel van het oude apparaat van de vakbeweging; een soort 'gelegaliseerde illegaliteit', waarvan Joustra tijdens de staking een handig gebruik zou trachten te maken ten gunste van een volledig herstel van het gehavende aanzien van de Nederlandse Vereniging van Spoor- en Tramwegpersoneel.

Het zou te ver voeren het individuele verzet van spoorwegmensen, al of niet in illegaal groepsverband, na te gaan. Hetzelfde moet ook maar gelden voor wat specifiek spoorwegverzet, zoals bijvoorbeeld de activiteiten van de groep van Hamelink (later van Emmen Riedel). Het is voldoende op te merken dat juist deze groeperingen en activiteiten weinig genade hebben gevonden in de ogen van NS-directie en Personeelraad. Ze waren te gevaar-

RADIO-ORANJE



ONDERWERP: REGERINGS-OPROEP TOT ALGEMEENE SPOORWEG-STAKING.
=====

Tekst: R.V.D.
Spreekster: A.D.

SPREKER: Naar aanleiding van een uit Nederland ontvangen vraag en na overleg met het Opperbevel, mede in verband met operaties, die heden in Nederland zijn aangevangen, acht de Regering thans het oogenblik aangebroken, de instructie te geven tot een algemeene staking van het spoorweg-personeel, teneinde het vijandelijk vervoer en troepen-concentraties zooveel mogelijk te beletten.

De Regering geeft zich rekenschap van de groote verantwoordelijkheid, die zij daardoor aanvaardt, doch zij meent na rijp beraad, dat in de gegeven omstandigheden, deze daad van zulké overwegend militair belang is, dat niet langer mag worden gewacht met uitvoering te geven aan dezen maatregel.

De Regering, in het volle beseff van de moeilijkheden, die daardoor ontstaan, laat de wijze van uitvoering aan Uw beleid over en wenscht U allen, getrouwe en moedige Vaderlanders, de kracht toe deze actie naar beste vermogen uit te voeren.-

+ + + +

lijk, te riskant; het bedrijf mocht geen schade ondervinden door het aanwakken van een algemene verzetsgeest onder het personeel. Zo iets immers zou niet zonder repercussies blijven, het zou onrust veroorzaken, onaangename situaties doen ontstaan en het bedrijf tegenover de Duitsers verzwakken. Ook tegenover de andere illegale groeperingen hebben directie en Personeelraad lange tijd een afwijzende houding aangenomen. Er zijn van die zijde wel pogingen ondernomen om tot contact met de NS te komen. Vooral het Nationaal Comité, de Ordedienst en het Nationaal Steunfonds hebben zich op dit punt veel moeite getroost. Het Nationaal Comité is voor de NS het eerste illegale contactpunt geworden. Dat was in september 1943. Naar de beweegredenen van ir. Hupkes hoeft men niet lang te zoeken. De oorlogskansen waren in de zomer van 1943

De tekst van de regeringsoproep tot staking zoals deze via Radio Oranje in de avond van zondag 17 september 1944 werd uitgezonden.

duidelijk gekeerd in het voordeel van de geallieerden. Een landing op de westkust van Europa begon in het verschiet te komen. Op het moment dat die werkelijk plaatsvond, zouden de spoorwegen hun houding van 'loyale samenwerking' met de bezetter moeten opgeven. In dit besef waren twee zaken gewenst: contact met de regering in Londen en verbindingen met het verzet. Hupkes wilde echter zélf bepalen welke organisatie hem daarvoor het meest geschikt leek.

De eerste besprekingen liet hij voeren door een van zijn naaste medewerkers, Giesberger, een man die relaties had met het verzet. Hupkes zelf bleef voorlopig op de achtergrond. Er vond een reeks moeizame besprekingen plaats,

moeizaam vooral omdat de NS-directie geen risico's wilde nemen door er te veel mensen bij te betrekken. Het Nationaal Comité wilde evenwel niets liever dan de spoorwegen aanhaken aan de illegaliteit, de geest van verzet in het bedrijf stimuleren en medewerking verkrijgen voor bepaalde acties; men probeerde daarbij tevens de NS te interesseren voor de Ordedienst, die kort daarvoor door Londen was aangewezen als de enige militaire verzetsorganisatie die zou optreden in het vacuüm tussen de aftocht van de Duitsers en de terugkeer van de wettige regering. In de dagen die aan de bevrijding van het Nederlandse grondgebied vooraf zouden gaan, zouden de spoorwegen hun werkzaamheden voor de Duitsers moeten staken om zo de geallieerden tot steun te zijn. Aan de bereidheid daartoe ontbrak het directie en Personeelraad geenszins; zij wilden echter die staking zelf leiden en het initiatief

niet aan het verzet laten. Er mocht onder zulke omstandigheden geen chaos ontstaan waarin de leiding hun zou ontglippen.

Toen de tijd nog meer begon te dringen en Nederlandse overheidsinstellingen (onder anderen de directeur-generaal van de voedselvoorziening) maatregelen gingen treffen met het oog op de verwachte invasie, werd Hupkes wat toeschietelijker. Aan de moeizame besprekingen met het Nationaal Comité kwam een einde. Zelf achtte het Comité het de hoogste tijd met directie en Personeelraad eindelijk tot samenwerking te komen bij de opbouw van een verzetsapparaat dat lokaal leiding zou kunnen geven aan de actie, dat wil zeggen aan de algemene staking van het personeel.

was de Duitsers echter te bar. Ze verboden ze en reeds uitbetaalde salarissen moesten worden teruggestort. Dit feit is van niet geringe invloed geweest op het verloop van de staking. Het eerste onderhoud tussen Hupkes en Six droeg vrucht. Op 7 juni 1944, daags na de invasie, liet Six het volgende telegram naar Londen seinen: 'Verzoeke eventuele wenschen en opdrachten ten opzichte dienstuitvoering verkeersondernemingen, dus inclusief spoorwegen aan Thea (daarmee was Six bedoeld) kenbaar te maken; ongewenschte en voortijdige acties kunnen aldus voorkomen worden.' Het antwoord, waarover straks meer, kwam eerst op 7 juli binnen. Ook had Hupkes besloten met twee van zijn medewerkers 'een

als laag niveau, zowel bij de NS en de Personeelraad als bij het Nationaal Comité en de OD. Voor de bange, ongewisse toekomst gold de vraag of de betrokkenen in staat zouden zijn tot werkelijke samenwerking en leiding, wanneer de straffe leiding van boven af — in het NS-bedrijf een ingebouwde factor in het functioneren van het geheel — door een algemene staking niet langer mogelijk zou zijn. De contacten tussen vertrouwensmannen en leden van Nationaal Comité en OD op de daarvoor bestemde plaatsen waren slechts bedoeld als kennismaking en mochten niet gelden als een begin van illegale samenwerking. Voor dat laatste was vooral de NS-directie huiverig, terwijl bij het verzet bezwaren bestonden die ingegeven werden door de gedachte te doen te krijgen met veelal onervaren 'nieuwe illegalen'. Spoorwegen en illegaliteit mochten elkaar met het oog op de toekomstige taak geen schade berokkenen. Pas bij een algemene staking diende men van deze overigens zeer beperkte contacten een verder gebruik te maken. Feitelijk bleef de voorbereiding hoogst onvoldoende, maar men was al blij dat er enig contact bestond.

Voor ir. Hupkes en Joustra stond het vast dat de directie, na een teken uit Londen, het sein zou moeten geven voor het uitvoeren van de staking. In dit verband nam Hupkes nog een maatregel om het op gang brengen van de staking effectiever te doen verlopen. Begin september werden functionarissen van de centrale bureaus die de locomotief- en treindiensten regelden, op de hoogte gebracht van Hupkes' voornemen onmiddellijk te reageren op het teken uit Londen, zodat het gehele bedrijf verlamd zou raken. Het bleef echter een vraag of deze maatregel in de praktijk wel zo effectief zou zijn; plaatselijk zou veel afhankelijk blijven van de treinbestuurders en ander personeel.

Het welslagen van zo'n ongewisse en vagelijk voorbereide actie hing voor een deel af van de bereidheid van het personeel van hoog tot laag. Het was niet voorbereid op het voeren van verzetsacties, maar het was wel zo gedisciplineerd, dat te verwachten was dat het gunstig op de actie zou reageren. Het was gewend hiërarchisch te denken en dienstorders met grote plichtsbetrachting uit te voeren.

Na de invasie zouden de NS weldra te maken krijgen met de activiteiten van een tweetal paramilitaire organisaties, namelijk met de Knokploegen van de LO en met de Raad van Verzet. Beide probeerden met de NS in contact te komen en in meerdere of mindere mate invloed te krijgen op de verhouding van de NS tot het Nationaal Comité en de OD en poegden de spoorwegen in hun activiteiten te betrekken.

In het antwoordtelegram van 7 juli 1944, waarvan boven reeds sprake was, had de minister van oorlog, Van Lidth de Jeude, aan jhr. Six duidelijk laten weten dat de actieve sabotage van spoorwegen (en ook van andere verkeersmiddelen) uitsluitend de taak van de Raad van Verzet zou zijn; deze werkte nauw samen met de Britse militaire autoriteiten en kreeg daarvan ook zijn opdrachten. 'Alleen, indien opdracht via Radio Oranje wordt gegeven tot algemene staking der verkeersverbindingen en tot individuele sabotage daarvan, wordt op deelneming aan een en ander door leden van

RO - RT dd. 12/9/44. Rogers.
Nr. 7F 10/9/44 GB.
OKV op 3 van 2 aan RVV.
Verlangde overeenstemming is sinds lang bereikt door de vorming van driehoek OD-RVV-KP. Voor geregeld overleg der coördinatie van actie. Het antwoord is dus bevestigend.
71. II Sept. 1944 15 cijfer-groepen.
II verzoekt per omgaande telegrafisch bevel om leiding W.... II BI onder opperbevel ELH..... Delta centrum Amsterdam.
v.....(?)

RO - RT dd. 12/9/44. Rogers.
Nr. 7E 10/9/44 GB.
Zooals reeds eerder bericht wenschte spoorwegen uitsluitend via OD contact met U en KP en RVV.
Herhalen tijdstip staking spoorwegen door U moet worden bepaald. Met Y door M contacten door gehele land gelegd, voor voedselbevoorsiening (?) en ontbeerlijk bij langere duur van den oorlog.

Twee telegrammen die het Bureau Inlichtingen in Londen ontving. Het bovenste meldt de overeenstemming tussen spoorwegen en verzet,

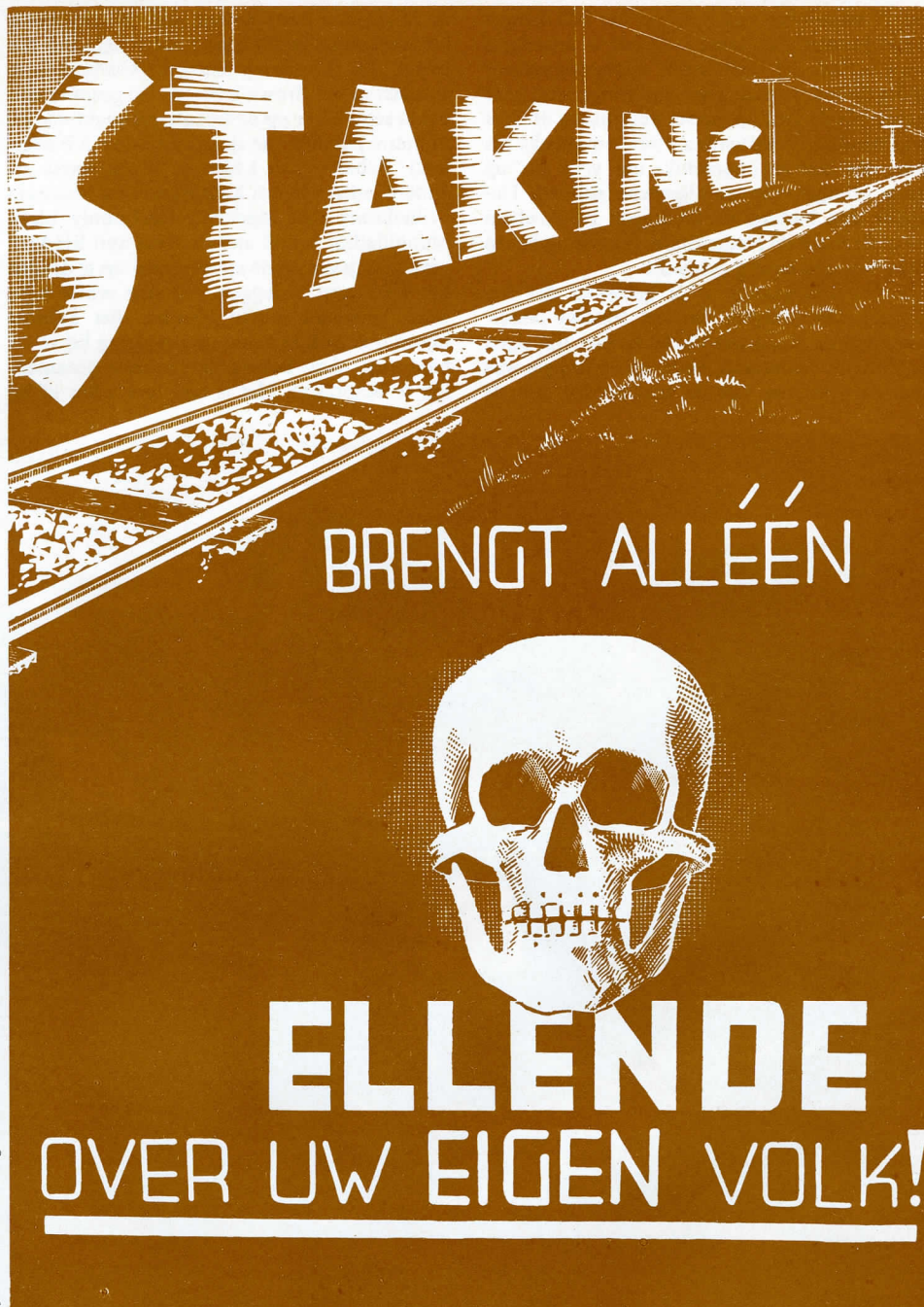
In mei zocht Hupkes jhr. P. J. Six op, het hoofd van de OD. Uit deze ontmoeting ontstond een blijvend contact. Op 22 mei liet Hupkes ook de order uitgaan het zogenaamde 'invasiegeld' uit te betalen. Dit geld, een maand salaris voor elk personeelslid van de spoorwegen, was al in februari 1944 gereserveerd. Tegenover de Duitsers was het voorwendsel gebruikt dat dit bedrag bestemd was voor het geval 'de normale wijze van uitbetaling van lonen en pensioenen in gevaar komt'. Maar in werkelijkheid was het bedoeld om het levensonderhoud van het personeel mogelijk te maken gedurende de toekomstige staking die, naar men verwachtte, niet veel langer dan een maand zou duren. Die uitkering

het onderste is een herhaald verzoek van ir. Hupkes om het tijdstip van de staking vanuit Londen te laten afkondigen.

leidinggevend geheel', een driemanschap te vormen dat 'volledig en zonder reserve zou samenwerken' met de Ordedienst en het Nationaal Comité. Hij liet bij de NS hogere functionarissen aanwijzen die de OD van dienst zouden kunnen zijn. Ook met het Nationaal Comité versterkte hij de band; onder meer legde hij aan de leiding ervan een lijst van plaatselijke NS-vertrouwensmannen over. Tenslotte besloot hij ook nog Joustra te betrekken in het overleg op het hoogste niveau. De laatste zou hiervan later een dankbaar gebruik maken.

De verwezenlijking van het een en ander heeft in de praktijk heel wat voeten in aarde gehad; de moeilijkheden waren groot, zowel op hoog

de OD gerekend.' Deze mededeling was dus geen rechtstreeks antwoord op de vraag van Six, voor wie immers niet de sabotagekwes- tie van primair belang was, maar de vraag aan wie de opdracht tot het op gang brengen van de staking gericht zou worden. Dat men de oproep daartoe via Radio Oranje kon ver- wachten, hield niet het gewenste antwoord in. De NS-directie hoopte tot het begin van de staking op een aankondiging van de regering in Londen via het kanaal van de OD. Daarvan immers zou in hoge mate de uitvoering van de gezamenlijk getroffen voorbereidingen, name- lijk het verlammen van het bedrijf en het uit- betalen van het 'invasiegeld', afhankelijk zijn. De toestand waarin het bedrijf begin septem- ber 1944 was komen te verkeren, kenmerkte zich door een groeiende desorganisatie van het vervoer tengevolge van de beschietingen, die iedere dag heviger werden, en van een reeks sabotagedaden op een aantal lijnen, die in de laatste weken van augustus werden uitgevoerd door de Knokploegen en de Raad van Verzet. Bovendien tekende zich een begin van des- integratie af van het personeel, dat onder druk van het oorlogsgeweld en daarbij gekweld door overbelasting en teruglopende rantsoenen be- gon te weigeren de werkzaamheden voort te zetten, daarbij in enkele gevallen aangemoedigd door verzetsactiviteiten van organisaties die niet met de NS-directie in contact stonden. Tot het plegen van spoorwegsabotage in Neder- land had het geallieerde opperbevel op 2 september opdracht gegeven. De gewapende organisaties moesten vooral de verbindingen van de Duitsers in het oosten en zuiden van het land belagen. In de daaropvolgende week kwam nog een aantal orders binnen, waaruit viel af te leiden dat de spoorwegen steeds nauwer betrokken zouden raken bij de acties van de geallieerden. Radio Oranje had op 3 september een boodschap van generaal Eisen- hower uitgezonden; men moest het vervoers- systeem met alle bedekte middelen proberen te ontwrichten en bij het verstoren van de ver- bindingen over water en per rail moest men de verzetsorganisaties alle steun verlenen. De Nederlandse regering bekrachtigde nog die- zelfde dag de boodschap, waarbij zij de ambte- naren gelastte de Duitsers zoveel mogelijk afbreuk te doen, terwijl zij tevens niet mochten aarzelen onder te duiken. Deze oproep heeft op het spoorwegpersoneel in Haarlem en ver- moedelijk ook in Maastricht enig effect gehad. Elders toog men (dat wil zeggen de Personeel- raad en zijn plaatselijke medewerkers) aan het werk om het locomotiefpersoneel tot staken, dat wil zeggen tot ziekmelden te bewegen. Dolle Dinsdag desorganiseerde het vervoer nog meer. De illegale pers liet zich hier en daar ook niet onbetuigd en spoorde het spoorwegpersoneel aan tot staking; daarbij werden zware be- schuldigingen geuit onder verwijzing naar de medewerking aan het laatste transport van joden vanuit Westerbork naar Auschwitz en aan het overbrengen van gevangenen uit Vught naar Sachsenhausen en Ravensbrück. Onderwijl wachtte ir. Hupkes ongeduldig op een teken uit Londen. Hij kon niet bepalen welk ogenblik het meest geschikt was voor de oproep tot een algemene staking. Op 12 sep- tember liet hij Londen via de OD vragen: 'Herhalen tijdstip staking spoorwegen door u moet worden bepaald.' Hij liet daarbij weer



Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie

De Duitsers probeerden met dit soort affiches de spoorwegmensen aansprakelijk te stellen voor de belemmering van aanvoer en

distributie van voedsel en brandstoffen, waardoor schade werd berokkend aan gezinnen van spoorwegmensen en aan de bevolking.

niet na nadrukkelijk te verklaren dat hij alleen via de OD met de regering in Londen en met de Knokploegen en de Raad van Verzet contact wenste te hebben. Het bedrijf moest zo lang mogelijk draaiende worden gehouden, juist onder de heersende omstandigheden. Want ook het verzet ondervond grote nadelen van de voortschrijdende desorganisatie. Nog meer viel stagnatie te vrezzen voor de bevolking, die te maken had met een toch al hachelijke voedselvoorziening: de voorraden in de steden waren zo goed als uitgeput en de nieuwe oogst moest nog worden gedistribueerd. Zonder voorkennis van de regering seinde het Bureau Inlichtingen op 11 september twee telegrammen naar Nederland. Ze waren be-

stemd voor Jan Thijssen van de Raad van Verzet en voor de BI-agent Faber; beiden kregen de opdracht ir. H. Hupkes mee te delen 'dat met de mogelijkheid van een algemene spoorwegstaking rekening moest worden gehouden'. Hupkes moest daarom maar voortdurend naar Radio Oranje blijven luisteren. Faber heeft Hupkes kort voor de staking opgezocht en ook het bericht van Jan Thijssen bereikte de waarnemend president-directeur. Hupkes was hoogst verbaasd op deze wijze een voorsein te krijgen; hij had dat uitsluitend verwacht via de OD of het Nationaal Comité. Bovendien ontbrak iedere nadere instructie tot het treffen van voorbereidingen. De regering zou ook verder verstek laten gaan. Vandaar dat Hupkes

op 17 september nog eens via het OD-kanaal naar Londen liet seinen: 'Kunt u zekerheid verschaffen dat instructies spoorwegverkeer tijdig door u worden gegeven.' Enige uren later kondigde de BBC de spoorwegstaking af. Het was zondag 17 september 1944, omstreeks zes uur, een laat en ongeschikt uur voor het op gang brengen van de algemene staking. Dezelfde dag hadden de landingen bij Arnhem en in Brabant de Nederlandse bevolking in een roes van opwindning gebracht.

Uit het voorgaande is al gebleken dat het Bureau Inlichtingen, dat het contact onderhield met de Raad van Verzet en met zijn eigen agenten in Nederland, beter op de hoogte was met de operaties van de geallieerden dan de

de Jeude, wel laten vragen waar ze gedurende het weekeinde bereikbaar zouden zijn. Pas om twaalf uur 's middags kreeg hij Gerbrandy te spreken in het Brown's Hotel. De premier was begin september op de hoogte gebracht van de militaire plannen van de geallieerden in Nederland. Behalve Van Lidth de Jeude waren de andere leden van het kabinet en ook koningin Wilhelmina niet ingelicht. Gerbrandy bleek onmiddellijk bereid aan de wens van SHAEF gevolg te geven en de spoorwegen op te dragen het werk neer te leggen. Hij riep echter niet, zoals verwacht mocht worden, het kabinet bijeen om, ook al stond de beslissing bij voorbaat vast, deze belangrijke kwestie gezamenlijk te bespreken. Het is ook niet zeker of hij

Gerbrandy naar hem toe en had om half drie in Epsom een gesprek met hem. Van Lidth de Jeude reageerde heel anders. Hij ergerde zich aan het feit dat de Nederlandse regering niet tevoren was ingelicht en uitte ook twijfel aan de noodzaak van de afkondiging van een spoorwegstaking. Toen Fock hem echter verzekerde dat de geallieerde legerleiding de staking zelf zou proclameren als de Nederlandse regering het zou weigeren te doen, bleek hij bereid een proclamatie op te stellen, die tevens voor Gerbrandy het fiat betekende voor een afkondiging 'namens de Nederlandse regering'. Intussen had Gerbrandy bij de BBC voorbereidingen getroffen voor de afkondiging van de staking. Hij zond Den Doolaard naar het



Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie

Nederlandse regering. Door de dagelijkse contacten met de overeenkomstige diensten van het geallieerde opperbevel was het Bureau ook eerder ingelicht over de noodzaak tot het afkondigen van de spoorwegstaking ter ondersteuning van de militaire operaties.

In de nacht van zaterdag op zondag, 17 september, tussen twaalf en een uur, kreeg mr. C. L. W. Fock, hoofd van het Bureau Inlichtingen, voor de derde keer binnen twee weken, en nu van het War Office, bericht over het ophanden zijn van Britse luchtlandingen. Zij zouden zondagmiddag om twaalf uur beginnen. Fock mocht eerst toen de Nederlandse regering waarschuwen. Hij had minister-president Gerbrandy en diens collega van oorlog, Van Lidth

Een ontspoorde Duitse trein op het baanvak Weert-Roermond. Geallieerde luchtaanvallen en sabotage door de illegaliteit hielpen tijdens de staking het lamleggen van de spoorwegen.

Rechts: een oproep van het communistisch verzet in Amsterdam niet mee te werken aan de roef van fabrieksinstallaties en hulp te bieden aan onderduikers en evacués.

de koningin op de hoogte heeft gebracht, al trachtte hij haar wel telefonisch te bereiken. De enige met wie hij overleg wilde plegen, was de minister van oorlog, maar ook deze bleek niet dadelijk te vinden; hij verbleef buiten Londen. Fock begaf zich in opdracht van

Bureau Inlichtingen om daar op Fock te wachten en de proclamatie in ontvangst te nemen. Den Doolaard had L. de Jong opgedragen ervoor te zorgen dat hij tijdens de uitzending van het Nederlandse nieuws tussen kwart voor zes en zes uur ieder ogenblik kon binnenstormen om de proclamatie voor te lezen.

De plotselinge afkondiging van de staking ontvoerde het sterk gecentraliseerde NS-bedrijf. Een vooraankondiging zou de centrale leiding mogelijkheden hebben gegeven tot het uitvoeren van de opdrachten. De directie kon nu niet tijdig meer de maatregelen treffen voor het verlammen van het bedrijf en instructies geven voor het uitbetalen van het 'invasiegeld' dat de

MANIFEST

UITGAVE "DE WAARHEID"
26 September 1944

OPROEP AAN DE AMSTERDAMSE BEVOLKING .

Stadgenoten

Zoals U allen weet heeft het spoorwegpersoneel in geheel Nederland het werk neergelegd en is ondergedoken. Daarmede is aan het transportapparaat der Moffen een beslissende slag toegebracht. Schuimbekkend van loede moet het Nazi- en NSB gespuis dit toegeven. Groene Polite e.a. hebben de stations bezet, terwijl de Moffen hier en daar zelf geprobeerd hebben een trein te laten lopen. Het resultaat is jammerlyk. Deze daad van de spoor mannen is enig in de geschiedenis van onze bevrydingsstryd en pas na onze bevryding zullen wy kunnen beseffen van welk een enorme steun en betekenis deze stryd voor de geallieerde leden en voor onze bevryding is geweest. De Nazi's staan tegenover dit massale verzet machteloos. Thans proberen zy de bevolking tegen de spoor mannen op te zetten. Door middel van pers'en radio, by de aartsleugenaar en landverrader Max Blokzyl als gangmaker optreedt, doen zy het voorkomen, alsof de moedelyke levensmid-delenpositie van onze stad veroorzaakt wordt door het lamleggen van het spoorvervoer door de spoor mannen.

DIT IS EEN GROVE LEUGEN !!

Ten eerste werd er de laatste weken byna niets meer aangevoerd; het kolentransport uit de mynstreek stond practisch reeds stil. Verder hadden de Moffen sinds weken geleden duizenden spoorwagons gevorderd, waarmede zy de levensmiddelenvoorraden uit de Amsterdamse Veembedryven en andere opslagplaatsen over de grens wegvoerden. Door het in beslag nemen van auto's en schepen proberen zy, het spoorwegvervoer niet meer mogelijk is, deze roof verder door te voeren. Tenslotte vernietigen zy de pakhuizen met de nog schamele resten met dynamiet. Thans proberen zy, gemeen en geraffineerd als altyd, het te doen voorkomen, alsof het levensmiddeltekort niet aan hun roven en plunderen te wyten is, doch aan het onderduiken van het spoorwegpersoneel. In de nl. de ene bevolkingsgroep tegen de andere op te zetten, is door het onvenstaande ontmaskerd en zal niet gelukken !

Nog altyd zyn er echter "Nederlanders", die het de Moffen wel mogelijk maken om b.v. onze fabrieksinstallaties met auto's en schepen te verwijderen. **DIT WERK MOET ONMIDDELYK VOORKOMEN EN STOPGEZET WORDEN !** Het mag niet voorkomen, dat de kraanwagons van onze stedelyke brandweer de kraanbanken op de Moffenauto's hysen of dat arbeiders in de fabrieken machines demonteren en voor transport gereed maken !

ELK ROOFTRANSPORT VOOR DE MOFFEN MOET WORDEN LANGELEGD !

WAT DE SPOORMANNEN WELGEREN TE DOEN, HEBT OOK GY NIET TE LATEN !!

VOLGT BY EVENTUELE DWANG HUN VOORBEELD EN DUKT ONDER !

Stadgenoten

Geheel Amsterdam moet de prachtige stryd van de spoor mannen ondersteunen. Organiseer in buurt en bedrijf solidariteitscomité's, niemand mag achterblyven !

ZET UW WONING OPEN VOOR HEN EN TEVENS VOOR DE EVACUE'S UIT ANDERE STEDEN VAN ONS LAND !

Gezamenlyk moeten wy de helpende hand bieden waar zulks nodig is! Er wordt een beroep op Amsterdam gedaan voor de spoor mannen, de gevacueerden en andere oorlogsslachtoffers. Nog nimmer deed men een vergoefs beroep op U! Hoog de solidariteit! Leve de stryd van onze spoor mannen leve de onafgezinde stryd van Amsterdam tegen de Moffen !

OP VOOR EEN VRY NEDERLAND !!

Communistische Party Nederland.

stakers voor een maand tot levensonderhoud moest dienen. Van de vertrouwde hiërarchie weg kon geen gebruik worden gemaakt; de directie en de hoofden van dienst verdwenen in een chaos. Men moest nu lokaal handelen en daarvoor waren, zoals reeds is gebleken, slechts vage maatregelen getroffen. Het personeel moest plaatselijk onderduiken en het 'invasiegeld' uitbetaald zien te krijgen. Men moest lokaal improviseren. Verwacht werd dat de staking niet langer dan twee of drie weken zou duren.

Binnen enkele dagen was de staking zowel in het westen als in het centrum van het land algemeen. Op sommige plaatsen moest wel enige weerstand worden overwonnen, bijvoorbeeld

gedeeltelijk gestaakt. Van Overijssel en de Achterhoek kan men zeggen dat de staking geslaagd is op enkele gevallen na: in Deventer wisten de Duitsers de staking te breken; in Twente heeft men enige dagen wat gearzeld — daar leefde sterk de herinnering aan de zware represailles van de april-meistaking. In het zuiden, dat midden september 1944 voor het grootste deel frontgebied werd, kwam de staking vrij snel op gang. Dat gold voor Breda, Bergen op Zoom, Lage Zwaluwe, Roosendaal en Den Bosch. In Tilburg aarzelden men zowel op de centrale werkplaats als op het station en het duurde tot het einde van de week voor de staking er een feit was.

In Limburg is op de twee stations die nog niet

voor de uitbetaling aangewezen personeel zelf ondergedoken, zodat iemand anders de uitbetalingen moest verrichten, hetgeen weer tot moeilijkheden kon leiden. Wie moest het geld bij de stakers bezorgen? Daarvoor moest een apparaat uit de grond worden gestampt. De verzetsorganisaties van LO en NSF hebben hierbij vanaf het begin een grote rol gespeeld.

Het beeld van de onderduik, waarbij de spoorwegmensen op de hulp van het verzet waren aangewezen, is per streek zeer gevarieerd geweest: op het platteland viel de spoorwegman in eigen dorp erg op, zodat de noodzaak om onder te duiken voor hem veel groter was dan voor zijn collega in grotere plaatsen, die veel



Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie

in Rotterdam, zodat daar eerst op donderdagmorgen het werk geheel stil lag; in een aantal plaatsen, zoals Alkmaar en Castricum, werd slecht gestaakt.

In Friesland staakte men nagenoeg direct en volledig; in Groningen en Drente echter verliep de staking lang niet vlot en stiet zij soms op taai tegenstand; in de stad Groningen is de staking zelfs tot eind september mislukt: hier wisten de Duitsers sterke druk uit te oefenen en de chefs van de verschillende diensten te weerhouden het goede voorbeeld te geven. Ook in Assen en Meppel werd nauwelijks gestaakt. In Coevorden, een dubbelstation met veel Duits personeel, is eerst een maand later na het verdwijnen van de stationchef

Een beeld van het Centraal Station in Amsterdam tijdens de staking: lege perrons en een eenzaam treinstel voor een wissel.

bevrijd waren, Venlo en Roermond, slecht gestaakt ondanks de aansporingen van leden van de spoorwegverzetgroep Emmen Riedel. Bij het uitbreken van de staking werden voor het spoorwegpersoneel twee kwesties zeer acuut: de uitbetaling van het invasiegeld en de vraag of de mensen al dan niet moesten onderduiken. De plaatselijke chefs of comptabelen moesten zelf het initiatief nemen. Het verloop van deze actie toont plaatselijk een zeer verschillende beeld. Het geld lag niet overal op dezelfde plaats; in sommige plaatsen was het

minder grijpbaar was. Op het platteland, vooral in het oosten en noorden, hebben de Duitsers de stakers veel minder met rust gelaten dan elders in het land.

Wanneer men van een succes — zij het geen onverdeeld — van de spoorwegstaking mag spreken, dan is het vooral een gevolg geweest van plaatselijk initiatief, dat meestal werd ontwikkeld door ander personeel dan het oorspronkelijk aangewezen. In een aantal plaatsen hebben ook de vertrouwensmannen van de directie het goede voorbeeld gegeven; waar chefs en correspondenten verzuimden initiatief te ontwikkelen, kwamen anderen improviserend naar voren. Onder hen was een vrij groot aantal leden van de groep Emmen Riedel,

die de directie al in een vroeg stadium op dood spoor had gezet. In enkele plaatsen zijn ook vertegenwoordigers van het Nationaal Comité actief betrokken geweest bij de gang van zaken. Zij lichtten het spoorwegbedrijf uit zijn hiërarchische voegen. Zo werd de staking tevens tot een nationale zaak gemaakt; vertegenwoordigers van verzetsorganisaties zouden hierbij niet weinig helpen.

De Duitsers werden door de staking volledig verrast. Zij hebben niet direct tegenmaatregelen getroffen, uit bezorgdheid om hun eigen hachelijke situatie op 17 september en volgende dagen. Bij de april-meistakingen waren zij daartoe wel overgegaan. De *Wehrmacht* begon, evenals na Dolle Dinsdag, allerlei vervoermiddelen te vorderen, onder andere fietsen, auto's en schepen. De Duitsers werden daarbij ook geconfronteerd met een massale onderduiken van binnenschippers. Daarnaast begonnen zij beslag te leggen op voedselvoorraden die bestemd waren voor de bevolking. Maatregelen van het civiel bestuur en van de politie bleven echter de eerste dagen achterwege. Wel probeerden zij de bevolking te beïnvloeden door het stakende spoorwegpersoneel aansprakelijk te stellen voor de belemmering van de aanvoer en distributie van voedsel en brandstoffen, waardoor schade werd berokkend aan de gezinnen van de spoorwegmensen en van de rest van de bevolking. Seyss-Inquart droeg daartoe het zijne bij door het toch al reeds zo goed als geheel stilliggende vervoer van levensmiddelen per schip volledig onmogelijk te maken.

Verder werd de staking in de eerste weken aarzelend en zonder systeem begeleid door een reeks repressailles van kleine omvang tegen familieleden van stakend personeel en door een enkele razzia, zoals in Amersfoort.

Door inschakeling van personeel van de *Reichsbahn* had de bezetter inmiddels na een week van stagnatie zijn eigen vervoer weer op gang gebracht. Dit was het werk van de *Bahnbevollmächtigte* Selzer, die zich ontpopte als een uiterst bekwaam organisator. De Duitsers maakten van de gelegenheid gebruik om 'overtollig materiaal' naar Duitsland te vervoeren.

Eind september was het duidelijk dat de geallieerde landingen bij Arnhem op een fiasco waren uitgelopen. De Duitsers zouden in de komende maand het front verder stabiliseren en de bevrijding zou nog lang op zich laten wachten. Vooral het westen van het land werd door hongersnood bedreigd. Het opheffen van de staking zou dit gevaar wellicht nog kunnen afwenden, maar de hoogste Nederlandse ambtenaren die bij de voedselvoorziening waren betrokken, hebben er niet aan gedacht pogingen te ondernemen een eind te maken aan de staking. In Londen, waar men vroegtijdig werd ingelicht over de dreigende nood, heeft men zowel gehele als gedeeltelijke opheffing van de staking overwogen. SHAEF bleef voor het oosten van het land echter verlenging van de staking verlangen. Gedeeltelijke hervatting van het werk was praktisch niet uitvoerbaar. Men moest volhouden. De regering liet op 2 oktober een extra-aansporing hiertoe omroepen.

Het was als het ware een nieuwe opdracht, waarvoor in bezet gebied geen voorzieningen waren getroffen. Men moest improviseren.

Wilde de staking een blijvender karakter krijgen, dan was allereerst geld nodig. Volgens moesten er plaatselijke uitbetalingsorganisaties worden opgericht en verbindingen tot stand worden gebracht tussen Utrecht en de stations in den lande. Hupkes en Joustra betraden nu weer het toneel om deze taak ter hand te nemen. De staking was spoorwegverzet en diende naar hun mening dan ook verder geleid te worden door die organen die de leiding in het bedrijf hadden uitgeoefend. Dat waren de plaatselijke chefs en de correspondenten: de vertegenwoordigers van de Personeelraad.

Het ontbrak de spoorwegen evenwel aan voldoende contanten. Voor uitbetaling aan de

wegen. Hupkes achtte dat toen, en niet ten onrechte, een zaak van de spoorwegen zelf. De leiding van het NSF stelde met het oog op de toekomst, die zij waarschijnlijk scherper heeft gezien dan Hupkes, een speciale vertegenwoordiger aan voor de verhouding tussen NS en NSF. De top van het NSF zou in deze tijd met de NS-directie ook maatregelen hebben willen voorbereiden met het oog op een mogelijke staking. Dit voorstel zou echter door Hupkes zijn afgewezen onder verwijzing naar de aanwezigheid van het 'invasiegeld'.

Het is een zeer opmerkelijk feit dat ondanks een diepgaand verschil van mening over de financiën tussen NSF en NS, dat pas eind 1944 werd opgelost, de uitbetaling van gelden aan

LANDGENOOTEN!

De oogen van alle weldenkende Nederlanders waren verleden week vol spanning gericht op het Spoorwegpersoneel.

Het heeft ons niet teleurgesteld.

Nu richten wij ons tot het Nederlandsche volk met de oproep:

Versta Uw plicht!

Stel de spoorwegmannen nu ook niet teleur!

Het Nationale Steunfonds (N.S.F.) steunt allen die door hun vaderlandsche houding in moeilijkheden komen en hun nagelaten betrekkingen.

U draagt zeker maandelijksch al bij.

Ga daarmee door, verdubbel als het kan Uw gave!

Maar geef nu een extra groot bedrag in eens, want de nood der spoorwegmannen dringt.

In een Friesche plattelandsgemeente werd in enkele dagen f 27.000.— bijeengebracht.

Laat Noord-Friesland niet achterblijven!

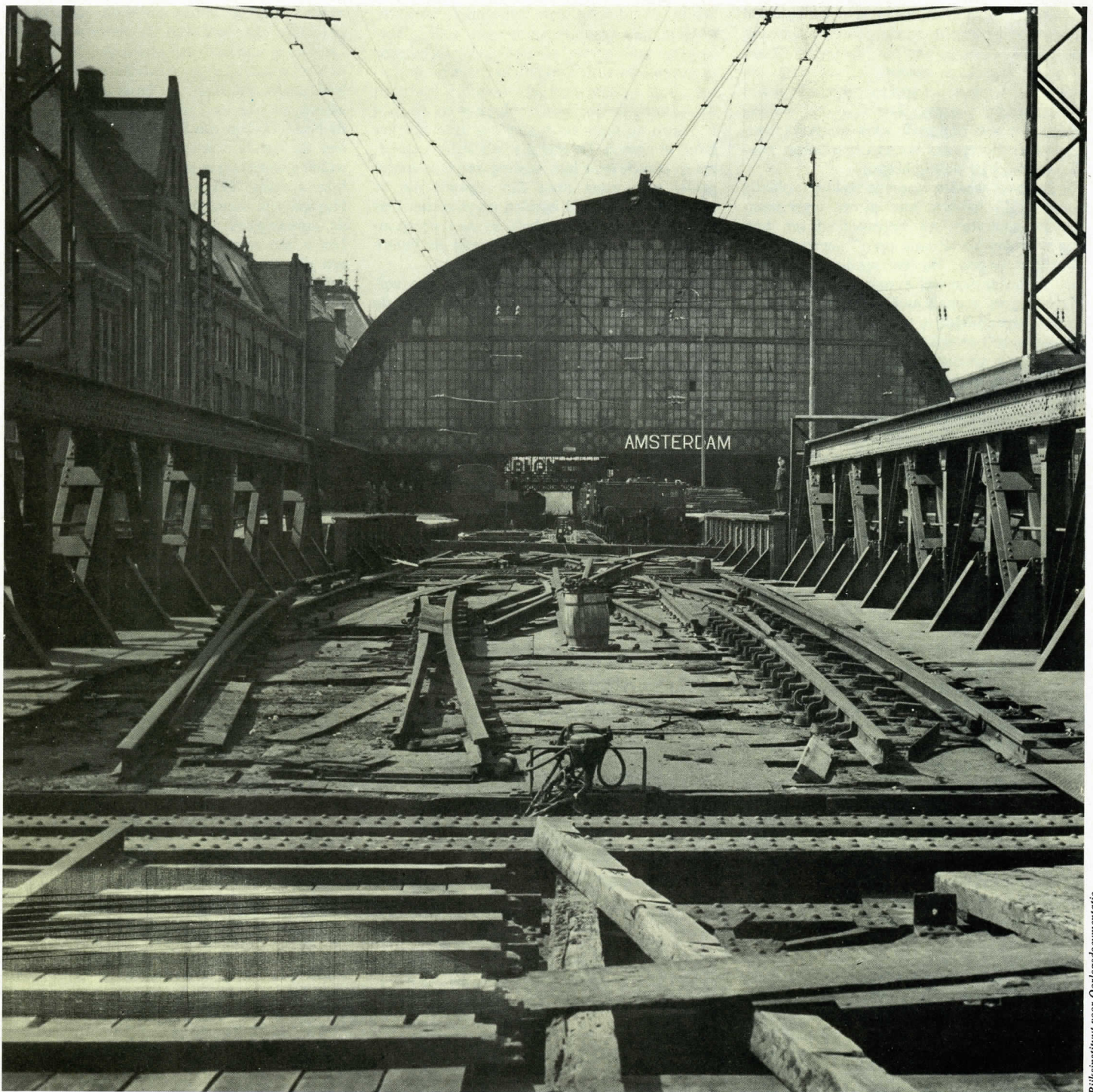
DISTRICT NOORD-FRIESLAND VAN HET N.S.F.

P. S. De jacht op het spoorwegpersoneel is reeds begonnen. Hebt U al een bed of noodbed klaar om iemand of een gezin te ontvangen, als het noodig is?

Een oproep van een van de districten van het Nationaal Steunfonds geld en onderdak te verschaffen ten bate van de spoorwegstaking.

stakers zou men iedere maand ongeveer zes miljoen gulden nodig hebben. Ir. Hupkes kon de financiële verzorging dus niet in eigen hand houden. Zo kwam hij terecht bij de financier van het verzet, het Nationaal Steunfonds. Deze organisatie was, zij het onder een andere naam, oorspronkelijk opgericht om steun te verlenen aan de gezinnen van zeevarenden en later ook van militairen en marechaussees. Al geruime tijd voor de invasie had men Hupkes gevraagd of het NSF niet de slachtoffers moest steunen van het individuele verzet bij de spoor-

de stakers door het NSF onverminderd voortgang kon vinden. De afspraken over de wijze van hulpverlening werden eind september, begin oktober met Hupkes gemaakt. Mede in overleg met de LO zouden overal plaatselijke 'spoorwegcomités' worden opgericht, waarin zowel het NSF en de LO als de spoorwegen vertegenwoordigd zouden zijn. Het NSF zou zorgen voor het geld, de LO voor de uitkering. Ook zou de LO hulp bieden in de vorm van onderduikadressen. De vertegenwoordigers van de spoorwegen moesten zorgen voor de personeelslijsten. Waar het NSF geen gelden kon verschaffen, zou het LO deze taak overnemen. In de praktijk heeft de uitvoering van dit alles tot heel wat moeilijkheden geleid.



Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie

Voor het voortzetten van de staking en het contact met de stakers dat daarvoor nodig was, hadden NS-directie en Personeelraad ook behoefte aan illegale verbindingen. Het Nationaal Comité bleek daarvoor echter geen apparaat te bezitten. Maar ook hier kregen Hupkes en Joustra onverwacht hulp en wel van de zijde van de TD-organisatie ('Tweede Distributiestamkaart'), die in de zomer en de herfst van 1942 was ontstaan uit de hulpverlening aan ondergedoken joden. Vóór de staking had de TD-organisatie geen contact gehad met de spoorwegen, al had ze individueel wel spoorwegmensen geholpen die van papieren moesten worden voorzien of een onderduikadres zochten. De directie en Joustra

wilden de TD-organisatie uitsluitend gebruiken voor koeriersdiensten; de werkzaamheden werden op 9 november besproken met een vertegenwoordiger van TD. De leden van de organisatie zouden de plaatselijke commissies met 'raad en daad' dienen bij te staan 'ten behoeve van de behartiging van de belangen van het spoorwegpersoneel'. In een aantal plaatsen hadden de correspondenten hun taak niet naar behoren uitgevoerd of verzuimden ze deze. Joustra's voornaamste bedoeling voor het inschakelen van TD was zijn correspondenten in de plaatselijke commissies zoveel mogelijk het heft in handen te laten nemen en daardoor de centrale leiding van de staking in handen te krijgen.

Ook de Personeelraad zelf heeft op de gang van zaken in de plaatselijke commissies invloed proberen te krijgen door het sturen van vertegenwoordigers, voornamelijk leden van de opgeheven Nederlandse Vereniging van Spoor- en Tramwegpersoneel. Deze activiteit werd lang niet overal op prijs gesteld, vooral daar niet, waar correspondenten hadden gefaald en anderen hun taak hadden overgenomen. Het kwam ook voor dat correspondenten die in goede harmonie samenwerkten met het verzet, de activiteiten van de inspecteurs van de Personeelraad zagen als een inbreuk op de samenwerking. Tenslotte nog de controverse tussen NS-directie en Personeelraad enerzijds en het

Nationaal Steunfonds anderzijds. Toen de staking was afgekondigd, was ze niet langer alleen van belang voor de spoorwegen zelf, maar ook voor heel Nederland en voor de geallieerden. Hoezeer Hupkes en Joustra daarvan ook overtuigd waren, het zou hun moeilijk vallen aan dat algemene belang de belangen van bedrijf en personeel ondergeschikt te maken. Toen het verzet zich inspande de staking goed te doen verlopen, hebben beiden getracht grotere invloed te verwerven dan hun onder de gegeven omstandigheden toekwam. Het NSF had zich neergelegd bij het feit dat de uitkeringen aan het stakende spoorwegpersoneel als loon werden uitbetaald en niet als ondersteuning aan slachtoffers van het verzet. Maar het kon moeilijk aanvaarden dat de directie het fonds uitsluitend wilde zien als de bankier, die slechts tegen kwitantie de middelen had voor te schieten, terwijl de NS-directie bij de distributie van de gelden het NSF-apparaat regeerde.

Vrees voor kritiek op hun eerdere beleid en angst voor communistische vakbondsactie zijn de motieven geweest voor het standpunt van Hupkes en Joustra. De discipline in het bedrijf, het gezag van de directie en de invloed van de Personeelraad mocht geen schade worden toegebracht. De motivering van het standpunt van het NSF was dat het hoogst ongewenst was wijzigingen aan te brengen in een redelijk functionerend distributieapparaat (ook al waren daarin verbeteringen soms nodig, soms mogelijk) en daardoor het verzetswerk schade toe te brengen. Waarom moest onder zulke hachelijke omstandigheden de samenwerking in een zo belangrijke zaak verstoord worden ter wille van een bijzondere bedrijfs- en vakbonds politiek?

Op 19 november vond er een bespreking plaats tussen Walraven van Hall van het NSF en Hupkes en Joustra. Over de afbakening van de

Links: nog een beeld van het verlaten Centraal Station in Amsterdam. Zowel in het westen als in het centrum van het land was de staking van meet af aan algemeen.

Rechts: een van de vele affiches en oproepen waarmee de Duitsers probeerden het moreel van de stakers te breken en de rest van de bevolking tegen hen op te zetten.

Rechtsonder: eenmaal op gang, was de staking echter niet meer te breken. De stations stonden leeg, zoals hier in Delft, en tussen de stenen van de perrons groeide het gras.

onderlinge verhouding kwam men niet tot een bevredigend resultaat. Toen er door conflicten op plaatselijk niveau, zoals in Haarlem en Leiden, nog grotere moeilijkheden dreigden, vroeg Van Hall het College van Vertrouwensmannen te willen bemiddelen. L. Neher van het Nationaal Comité wendde zich toen als lid van het College schriftelijk tot Hupkes. Hij betoogde dat het NSF de financiële verantwoording voor de uitbetalingen diende te dragen en dat het daartoe diende te beschikken over getekende kwitanties van de stakers. Slechts als de spoorwegen zelf in het gehele land de uitkeringen aan de stakers zouden kunnen verrichten, zou voor het NSF een eenmalige kwijting voor het totale bedrag acceptabel

Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie

Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie



NEDERLANDERS!

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 thans in honger en koude voor de leugen van Gerbrandy boeten.

Tegen deze leugen staat één

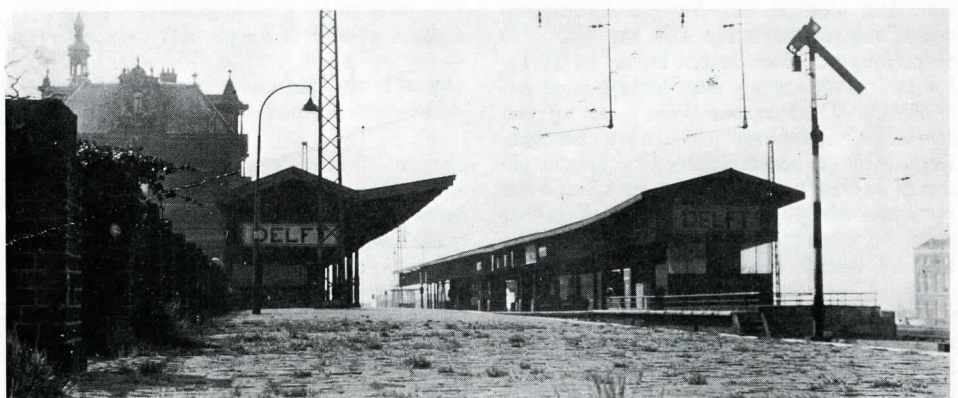
WAARHEID

Slechts door de handen ineen te slaan en als één volksgemeenschap te arbeiden kan ons volk den nood van deze millioenen opheffen.

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

Belang gaat de boeren
en geen sabotage aan doz

ken van het nieuwa,





RAZZIA ROTTERDAM

De afsluiting werd de eerste tijd zo streng gehandhaafd, dat b.v. het dienstmeisje van de bovenburen niet via de Korte Kade naar de Pr. Julianalaan mocht, maar tenslotte door een huis v.d. K. Kade via tuinen en schuttingen haar dienst bereikte. (...) Meer en meer begonnen er schoten te knallen. Op mensen die niet gauw genoeg stilhielden, b.v. op 't bruggetje bij de toegang naar de stad, werd onmiddellijk geschoten en nu kwamen ook verhalen over straten, waar men huiszoekingen begonnen was. Telefonisch contact was niet meer mogelijk, daar de weinige telefoons, die er nog over waren, buiten werking waren gesteld.

Tegen het einde van de middag kwam de Pr. Julianalaan aan de beurt. Het werd al donker. Vanaf een hoog balkon van de Korte Kade schoot een Duitser herhaaldelijk naar alles wat hem in de Gemeentetuin of aan de achterkant van de huizen verdacht voorkwam. Vóór renden drie Duitsers al schreeuwend en schietend een vluchtende gedaante achterna. In allerlei huizen hadden zich vluchtelingen verstoppt. Vele soldaten waren doodmoe van het trappen klimmen (diese Treppen, diese Treppen!) en zochten niet bepaald intensief. Anderen waren echter uiterst accuraat en deden elke kast open en elk gordijn opzija. Er zijn gevallen bekend van Duitsers die mensen waarschuwden (een mijnheer die longpatiënt was geweest, maar toch mee moest, kreeg verlof nog een jas te halen. Toen hij het huis binnenging, kreeg hij de raad zich goed te verstoppen, waarop de Duitser doorliep. Sommigen waarschuwden de mensen voor de Hermann Goeringdivisie; wij zijn wel goed, maar voor dié moet je oppassen. Eén begon zich als het ware te verontschuldigen: ik doe het tenslotte ook maar omdat het een bevel is. Toen degene aan wie hij gevraagd had of zij soms een Duitse was, omdat zij Duits sprak, zich liet ontvallen 'Gott sei Dank nicht', zei hij 'das verstehe ich' en hij verdween met een verontschuldiging, dat hij gestoord had), maar er zijn ook gevallen bekend waar zij de mensen als wilde dieren opjoegen en voor de ogen van anderen neerschoten. (Bij de heer v. D. die juist thuiskwam, kwam een man op de fiets aangevlogen, smet de fiets neer en vluchtte langs v. D. het huis binnen. Achter hem aan enige schietende Duitsers. Meur. v. D. en haar man gooiden zich op de grond om de schoten te ontwijken. De vluchteling werd voor hun ogen doodgeschoten.)

Op Capelle kwamen 's avonds in spertijd twee doornatte vluchtelingen, die door de versprenging heen hadden weten te komen. Eerst waren ze teruggestuurd, maar de schuldwachter had gemompeld dat de post om 6 uur opgeheven werd. Zij hadden zich toen tot 6 uur schuilgehouden in 't knekelhuisje van de begraafplaats. Daarna was inderdaad de weg vrij geweest. Zelfs na het donker blijven er nog steeds schoten knallen. Er schijnen in de zijstraten en de Lusthofstr. zeer veel mannen gepakt te zijn.

(Uit het dagboek van een Rotterdamse juristenvrouw, verschenen in 'Dagboekfragmenten 1940—1945' — Den Haag 1954)

Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie

Doorgegeven bur. III.

13.4. '44. 17.30 U.156.

Spoorwegen.

1. Ten vervolge op mijn opdracht d.d. heden morgen betreffende de aanval op alle Oostelijke spoorlijnen, draag ik U hierbij, namens A.H.C. op, de lijn Deventer-Zutphen-Hengelo-Uldenzaal onmiddellijk aan te vallen en elk vervoer onmogelijk te maken.

Tactisch e middelen: een serie springringen resp. ontsporingen. De lijn mag niet ernstig beschadigd zijn, doch moet binnen 3 dagen weer te herstellen zijn.

U brengt mij dagelijksch rapport uit. Eerste rapport voor morgenmid-dag 12 uur. Deze order beteekent slechts, dat aan boengenoemde lijn de hoofdaandacht moet worden besteed.

De aanval op de andere lijnen blijft echter doorgaan.

2. Afwerpsterreinen.

Geef ten spoedigste door aan Kees of Jean.

Aan Noord onmiddellijk doorgeven dat op afwerpsterrein Plum afgeworpen wordt. Gisteren is dit ook aan jullie doorgegeven. Heeft Noord dit bericht ontvangen? De slagzin is "Een vriend in nood is een waar vriend." Vervolgens voor Noord afwerpsterrein Xantippe Heereveen. O. slagzin luidt "Vroeg of laat zal het gebeuren" Voor Oost wordt vermoedelijk afgeworpen op Acacia Dit is het terrein in Twenthe, Joop zeer goed bekend. De slagzin luidt "Wees niet zoo laf, ga door met Uw werk". Willen jullie vervolgens aan Chris en Henk in Puttendoorgeven, adres Dr. Vonk, dat ze vannacht 24 containers krijgen. Luisteren naar de zelfde slagzin als vorige keer. Het komt weer als mosterd na de maaltijd.

Tenslotte afwerpsterrein Rhododendron. Gisteren ook aan jullie doorgegeven, ook daar wordt vannacht afgeworpen. Geef dit aan onze Nico over, als je kan. Luister naar de slagzin "Napoleon heeft het ook gedaan".

Geef dit alles met de meesten spoed door.

Dit moet lukken.

L.S.C.

zijn. Het College van Vertrouwensmannen deelde dus de bezwaren van het NSF. De besprekingen werden hierna hervat en dr. De Jong trad nu op als bemiddelaar voor het NSF. Op 23 december 1944 wist hij een *gentleman's agreement* tot stand te brengen. Gedurende de besprekingen was hij erin geslaagd de crisis te herleiden tot een kwestie van verantwoordingsstukken en op 23 december stelde hij schriftelijk voor dat het NSF zich in beginsel bereid verklaarde alle verantwoordingsstukken — waaronder juist de kwitanties van de stakers, op het bezit waarvan Hupkes zo'n hoge prijs stelde om er na afloop mee te kunnen zwaaien als bewijs voor het feit dat de directie de 'eer van de staking' voor zich mocht

Een opdracht tot spoorwegsabotage. Dergelijke daden werden sinds 2 september 1944 bedreven.

Geheel boven: het verzet waarschuwde strenge maatregelen tegen onderkruipers te nemen.

opeisen — af te staan aan de Nederlandse Spoorwegen, maar deze voorlopig te deponeeren bij een 'neutrale instantie'. Hiermede redde het NSF de samenwerking op plaatselijk niveau — en daarvan was het slagen van de staking nog altijd in de eerste plaats afhankelijk. Zo kon de spoorwegstaking worden voortgezet, niet dank zij maar in hoge mate ondanks de activiteiten van NS-directie en Personeelraad.

SPOORWEG STAKING ?

Gevolgen :

geen steenkolen

geen gas

geen electriciteit

geen voedsel

geen waterleiding