



## **Beladen transport**

### **Nederlandse Spoorwegen tijdens de Tweede Wereldoorlog**

Eindrapportage vooronderzoek

Dr. Lennert Savenije

Dr. Laurien Vastenhout

1 februari 2022

## **Inhoudsopgave**

Inleiding	3
Onderzoekslijnen	
1.    Transporten voor de bezetter	8
2.    Dienstverlening aan de bezetter	10
3.    Organisatie, externe verhoudingen en verantwoordelijkheid	12
4.    Interne verhoudingen en handelingsruimte	15
5.    Bevrijding en wederopbouw	16
Voorstel	19
Bijlage I Literatuur	
Bijlage II Archieven	
Bijlage III Gesprekken	

## **Inleiding**

In 2018 besloten de Nederlandse Spoorwegen (NS) om een individuele financiële tegemoetkoming uit te keren aan Joden, Roma en Sinti (of hun weduwen, weduwnaars en kinderen) die tijdens de oorlog in opdracht van de Duitse bezetter met NS-treinen zijn vervoerd.<sup>1</sup>

De *Commissie Individuele Tegemoetkoming Slachtoffers WOII transporten NS* adviseerde in haar eindverslag om naast de tegemoetkoming ook ‘een diepgaand onderzoek te doen instellen naar de rol van de NS tijdens de Tweede Wereldoorlog’, in het bijzonder gericht op ‘transporten tijdens de oorlog.’ De commissie stelde dat er een ‘grote behoefte bestaat aan meer informatie en historisch inzicht in de rol die de NS tijdens de oorlog heeft gespeeld’ en dat ‘het perspectief van “de transporten tijdens de oorlog” in de volle breedte nooit onderwerp van historisch onderzoek is geweest’.<sup>2</sup>

Naar aanleiding van dit advies heeft de NS het NIOD Instituut voor Oorlogs-, Holocaust-, en Genocidestudies gevraagd om een vooronderzoek uit te voeren met als doel de mogelijke bronnen en thema’s die zich voor een grootschalig onderzoek lenen in kaart te brengen. In eerste aanleg werden er drie aandachtsterreinen benoemd waarop dit vooronderzoek zich zou moeten richten: 1. De bestuurlijke verhoudingen en de interactie tussen de Nederlandse overheden, de bezettende overheden, verscheidene instanties in het Reich, de NS en de Reichsbahn; 2. De praktijk van de transporten: de logistieke en financiële organisatie, het verloop ervan; 3. De verschillende groepen van gedeporteerden: Joodse en tot Joden bestempelde gedeporteerden, Roma en Sinti, politieke gevangenen cq verzetsmensen, dwangarbeiders, krijgsgevangenen, homoseksuelen en Jehovah’s Getuigen.<sup>3</sup>

In deze eindrapportage worden op grond van het uitgevoerde vooronderzoek, dat heeft plaatsgevonden in 2021 en waarin een omvangrijke hoeveelheid bronnenmateriaal is geraadpleegd (zie bijlage II), vijf onderzoekslijnen gepresenteerd die bovengenoemde aandachtsterreinen verder uitdiepen. Het voorstel is om deze vijf onderzoekslijnen de basis te laten vormen van een vernieuwend, grootschalig, onderzoek naar de NS tijdens de Tweede Wereldoorlog. Centraal staat daarbij de vraag naar het functioneren van verschillende bestuurslagen, afdelingen en individuen van de Nederlandse Spoorwegen tijdens de bezetting, evenals hun betrokkenheid bij, en verantwoordelijkheid voor, het uitvoeren van (transport)opdrachten op last van de Duitsers gedurende het verloop van de oorlog.

---

<sup>1</sup> <https://www.ns.nl/over-ns/dossier/ns-tweede-wereldoorlog>. Het besluit voor individuele tegemoetkoming kwam in 2018 tot stand op aandringen van Salo Muller en werd in 2019 voorbereid door een commissie onder voorzitterschap van Job Cohen. Zie: <https://commissietegemoetkomingns.nl> en S. Muller, *Het gevecht met de Nederlandse Spoorwegen. De eenzame strijd van een holocaust overlevende* (Hilversum 2020). In 2014 bereikten Frankrijk en de Verenigde Staten een overeenkomst over een financiële ‘compensatie’ voor geëmigreerde Joden (of hun erfgenamen) die tijdens de oorlog met de SNCF getransporteerd werden. Franse Joden maakten al eerder aanspraak op ‘compensatie’, zie: Ludivine Broch, *Ordinary Workers, Vichy and the Holocaust. French Railwaymen and the Second World War* (Cambridge 2016), 1-2 en <https://www.business-humanrights.org/en/latest-news/sncf-lawsuits-re-holocaust/>.

<sup>2</sup> *Advies Commissie Individuele Tegemoetkoming Slachtoffers WOII Transporten NS*, 26 juni 2019, 12.

<sup>3</sup> *Voorstel voor pilotonderzoek. De Nederlandse Spoorwegen tijdens de Tweede Wereldoorlog*, 2020.

Een inventarisatie van de betrokkenheid van de NS bij deportaties en andere transporten en de daarmee samenhangende ‘schuldvraag’ met betrekking tot de houding van het Nederlandse spoorwegbedrijf, staat in sterk contrast tot het ‘verzetsnarratief’ dat in de periode na de oorlog de beeldvorming rond de NS bepaalde. Dit verzetsnarratief was gebaseerd op de spoorwegstaking van september 1944 en paste binnen het nationale verhaal van onderdrukking en verzet: Nederland had geleden onder de Duitse bezettingsmacht, maar had zich waar mogelijk kranig geweed. Ook in andere Europese landen werden soortgelijke geïdealiseerde nationale herinneringen geconstrueerd. Binnen dit narratief was er weinig ruimte voor het leed van vervolgingslachtoffers.

Vanaf de jaren '60 van de vorige eeuw veranderde dit perspectief geleidelijk, en kwam er niet alleen meer aandacht voor de slachtoffers van het Naziregime, maar ook voor de rol van spoorwegen in het faciliteren van het vervolgingsbeleid. In zijn gezaghebbende publicatie *The Destruction of the European Jews* uit 1961 benadrukte historicus Raul Hilberg het belang van de spoorwegen als ‘enabler’ van de Holocaust. Het Duitse spoorwegsysteem was in zijn visie niet alleen verantwoordelijk voor het vervoer van de Europese Joden naar de getto's en vernietigingskampen in Oost-Europa; het was ook het symbool voor de ‘amorele bureaucratie’ die bijdroeg aan de genocide op de Joden.<sup>4</sup> Verschillende historici hebben voortgebouwd op het gedachtegoed van Hilberg in hun studies naar de spoorwegen in onder anderen Duitsland, België en Frankrijk.<sup>5</sup>

In Nederland heeft de geschiedschrijving met betrekking tot dit onderwerp zich niet zo sterk ontwikkeld. Sinds de publicatie in 1960 van *Rijden en staken. De Nederlandse spoorwegen in oorlogstijd* van A.J.C. Rüter is er geen grondig wetenschappelijk onderzoek meer gedaan naar de NS tijdens de Tweede Wereldoorlog.<sup>6</sup> Rüter was door het Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie (RIOD) gevraagd om over de spoorwegstaking van 1944 te schrijven, maar dat kon zijns inziens alleen door ook aandacht te besteden aan de samenwerking tussen de NS en de Duitse bezetter. In dat kader noemde hij ook de deportatietransporten.<sup>7</sup> Op het manuscript kwam vanuit NS-kringen veel commentaar, in het bijzonder van voormalig (waarnemend) president-directeur Willem Hupkes die zich bijvoorbeeld niet kon vinden in het feit dat Rüter sprak van een ‘loyale samenwerking’ van de NS met de Duitse bezettingsautoriteiten.<sup>8</sup> Als gevolg daarvan liet publicatie enige jaren op

---

<sup>4</sup> Raul Hilberg, *The Destruction of the European Jews* (Chicago 1961; een hernieuwde versie van dit werk verscheen in 1985).

<sup>5</sup> Voor Duitsland, zie het werk van Andreas Engwert, Alfred Gottwaldt, Susanne Kill en Alfred Mierzejewski. Voor Frankrijk, zie het werk van Ludvine Broch, Sarah Federman, Michael Marrus en Georges Ribeill. Voor België, zie het werk van Rudi van Doorslaer, Emmanuel Debruyne, Frank Seberechts, Nico Wouters, Veerle van den Daelen en Dorien Styven.

<sup>6</sup> A.J.C. Rüter, *Rijden en staken. De Nederlandse spoorwegen in oorlogstijd* (Den Haag 1960).

<sup>7</sup> Een inzicht hierin geeft het bewaard gebleven werkarchief van Rüter in het IISG en NIOD. Jan Goudriaan, die in juli 1941 door de Duitsers als president-directeur van de NS was ontslagen, publiceerde zijn eigen herinneringen en visie op de bezettingstijd kort na Rütters werk: Jan Goudriaan, *Vriend en vijand. Herinneringen aan de Nederlandse Spoorwegen, 1939-1948* (Amsterdam 1961). De moeizame relatie tussen Goudriaan en de NS is verder geproblematiseerd en beschreven in Arie van der Zwan, *Koopman in dienst van de gemeenschap. Goudriaan in botsing met de NS* (Schiedam 1991).

<sup>8</sup> Van Rütters onderzoek is een omvangrijk werkarchief bewaard gebleven in het IISG en NIOD, met daarin veel informatie over de discussies die hij voerde met betrokkenen. In het bijzonder de oud-directeuren Willem Hupkes en Jan Goudriaan verschilden over het verloop van de geschiedenis van mening. Een al langer spelende competentiestrijd binnen de directie en organisatie van de NS lag hier mede aan ten grondslag. Zie: Archief Adolf Johann Cord Rüter, Inv. No. 156, ARCH01222, IISG; Jan Goudriaan, *Vriend en vijand. Herinneringen*

zich wachten.

De overzichtsstudies die na *Rijden en staken* werden gepubliceerd, bijvoorbeeld van Kees Huurman en Guus Veenendaal, of het in 2019 verschenen *De Nederlandse Spoorwegen in oorlogstijd, 1939-1945*, zijn vooral beschrijvend van aard. Hoewel hierin aandacht wordt besteed aan de betrokkenheid van de NS bij de transporten van gedeporteerden, hebben deze studies geen nieuw analytisch perspectief geboden op de rol van de NS tijdens de Duitse bezetting en de bestuurlijke en (inter)nationale verhouding waarbinnen het bedrijf opereerde.<sup>9</sup> In deze studies is de bezettingsgeschiedenis van de NS hoofdzakelijk bestudeerd binnen de kaders van een semi-overheidsbedrijf en men heeft zich weinig rekenschap gegeven van de ontwikkelingen in de (inter)nationale historiografie van de Tweede Wereldoorlog.

Een vervolgonderzoek biedt een uitgelezen kans om de geschiedenis van de NS tijdens de bezettingsperiode binnen de recente historiografische ontwikkelingen te plaatsen. Binnen deze ontwikkelingen is er steeds meer aandacht gekomen voor de verantwoordelijkheid van lokale instanties, organisaties en bedrijven in het faciliteren en uitvoeren van het beleid van de Duitse bezetter. Naast klassieke categorieën als ‘collaboratie’ en ‘verzet’ staan hierbij nieuwere concepten zoals ‘medeplichtigheid’ en ‘agency’ centraal.<sup>10</sup> De aanwezigheid van informatie en kennis met betrekking tot het lot van de Joden (en andere gedeporteerden) in Oost-Europa, en welke invloed dit heeft op de manier waarop we het handelen van individuen, organisaties en overheden in verschillende fases van de oorlog kwalificeren, spelen daarbij ook een rol.<sup>11</sup> In de recente historiografie worden daarnaast de internationale

---

*aan de Nederlandse Spoorwegen, 1939-1948* (Amsterdam 1961). De moeizame relatie tussen Goudriaan en de NS is verder geproblematiseerd en beschreven in Arie van der Zwan, *Koopman in dienst van de gemeenschap. Goudriaan in botsing met de NS* (Schiedam 1991).

<sup>9</sup> In tegenstelling tot eerdere publicaties besteedde Huurman meer aandacht aan de exploitatie van de NS in oorlogstijd, inclusief de transporten van Joden en andere groepen vervolgd. C. (Kees) Huurman, *Het Spoorwegbedrijf in oorlogstijd, 1939-1945* (Rosmalen 2007); Guus Veenendaal, *Spoorwegen in Nederland. Van 1834 tot nu* (Amsterdam 2004/1998); David Barnouw, Dirk Mulder en Guus Veenendaal, *De Nederlandse Spoorwegen in oorlogstijd 1939-1945. Rijden voor Vaderland en Vijand* (Zwolle 2019). Dirk Mulder werkt inmiddels aan een nieuwe publicatie waarin hij de transporten vanuit en naar Westerbork centraal stelt. Loe de Jong en Hein Klemann beschreven de geschiedenis van de NS slechts in grote lijnen. Loe de Jong, *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog* (Den Haag 1969-1991); Hein Klemann, *Nederland, 1938-1948. Economie en samenleving in jaren van oorlog en bezetting* (Amsterdam 2002).

<sup>10</sup> Zie, bijvoorbeeld, Joggli Meihuizen, *Noodzakelijk kwaad. De bestraffing van economische collaboratie in Nederland na de Tweede Wereldoorlog* (Amsterdam 2003); Hinke Piersma, *Op eigen gezag. Politieverzet in oorlogstijd* (Amsterdam 2019); Hinke Piersma en Jeroen Kemperman, *Openstaande rekeningen. De gemeente Amsterdam en de gevolgen van roof en rechtsherstel, 1940-1950* (Amsterdam 2015); Peter Romijn, *Burgemeesters in oorlogstijd. Besturen tijdens de Duitse bezetting* (Amsterdam 2006); Raymund Schütz, *Kille mist. Het Nederlandse notariaat en de erfenis van de oorlog* (Amsterdam 2016). Deze kwesties zijn ook aan de orde gekomen in recente studies naar het bedrijfsleven in oorlogstijd. Bijvoorbeeld in: Mark Spoerer, *C&A. Ein Familienunternehmen in Deutschland, den Niederlanden und Großbritannien, 1911-1961* (München 2016); Ben Wubs, *Unilever between Reich and Empire, 1939-1945. International business and national war interests* (Londen 2015). Een recente toonaangevende studie over een Duits bedrijf is: Jürgen Finger, Sven Keller en Andreas Wirsching, *Dr. Oetker und der Nationalsozialismus. Geschichte eines Familienunternehmens 1933-1945* (München 2013).

<sup>11</sup> Zie, bijvoorbeeld, Michael Fleming, *Auschwitz, the allies and censorship of the Holocaust* (Cambridge 2014); *Ibid.*, “Allied Knowledge of Auschwitz: A (Further) Challenge tot he ‘Elusiveness ‘ Narrative’” in: *Holocaust and Genocide Studies*, Vol. 28, No. 1 (2014), 31-57; Bart van der Boom, “Wij weten niets van hun lot”: *Gewone Nederlanders en de Holocaust* (Amsterdam 2012); Bernward Dörner, *Die deutschen und der Holocaust: Was niemand wissen wollte, aber jeder wissen konnte* (Berlin 2007).

en transnationale dimensies van de oorlog benadrukt.<sup>12</sup> Dergelijke nieuwe invalshoeken en benaderingswijzen kunnen het begrip over de rol van de Nederlandse Spoorwegen tijdens de Duitse bezetting vergroten en verdiepen. Een geïntegreerde benadering, waarbij gekeken wordt naar de handelingsruimte die de verschillende afdelingen en individuen binnen het bedrijf hadden en/of namen in de uitvoering van het beleid, is daarbij van groot belang. Als uitkomst van dit vooronderzoek pleiten wij daarom voor vervolgonderzoek dat voortbouwt op de ontwikkelingen in de (inter)nationale literatuur om zo tot nieuwe inzichten te komen in het functioneren van de NS tijdens de Duitse bezetting van Nederland. Drie perspectieven zijn daarbij van betekenis:

Allereerst is het zaak om de Nederlandse Spoorwegen vanuit een **bedrijfshistorisch perspectief** meer diepgaand te onderzoeken. De NS was een logistiek (nuts)bedrijf dat zowel passagiers als goederen vervoerde en tevens zorgdroeg voor de aanleg en het onderhoud van het spoornetwerk. Vanwege de dienstverlening op het spoor was het bedrijf van grote maatschappelijke en militair-strategische waarde. Kennis van de sterk hiërarchische organisatiestructuur en de rol van verschillende afdelingen en (leidinggevende) individuen binnen het bedrijf, is nodig om het functioneren van het gehele bedrijf te begrijpen. De N.V. Nederlandse Spoorwegen – ontstaan in 1937 na een fusie tussen de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij (HSM) en Maatschappij tot Exploitatie van de Staatsspoorwegen (SS) – onderscheidde zich op twee manieren van andere logistieke dienstverleners in Nederland: het bedrijf bezat een monopoliepositie op het spoorbaanvak en de Staat der Nederlanden had nagenoeg alle aandelen van het bedrijf in handen.<sup>13</sup>

Ten tweede dient een **breder periode dan 1940-1945** onderzocht te worden om het functioneren van de NS tijdens de Tweede Wereldoorlog te contextualiseren. Zonder kennis van de bedrijfseconomische en organisatorische situatie waarin de NS zich aan het einde van de jaren '30 bevond, bijvoorbeeld ook als het gaat om de verhoudingen met Nederlandse instanties en de Deutsche Reichsbahn, is het onmogelijk om de positie van de NS en het NS-personeel aan het begin van de bezetting te begrijpen. Doordat het bedrijf na 1945 nog jarenlang materiele en immateriële gevolgen van de oorlogsjaren ondervond en daar ook rekenschap van moest geven, bijvoorbeeld tijdens de naoorlogse zuivering, is het noodzakelijk om verder te kijken dan 1945. Het is derhalve belangrijk dat een vervolgonderzoek de periode van het interbellum tot tenminste de jaren 1950 beslaat.

Tot slot is een **internationaal en transnationaal** perspectief essentieel om tot nieuwe inzichten met betrekking tot het functioneren van het bedrijf en haar medewerkers te komen. De NS opereerde in een internationale context en was onderdeel van een transnationaal spoorwegnet. Zo bestonden er handelsafspraken met spoorwegbedrijven in, onder anderen, Duitsland, België en Frankrijk, en moest het vervoer over de landsgrenzen afgestemd worden. Een internationale verbreding van het perspectief maakt het mogelijk om de verschillen en overeenkomsten tussen de NS en spoorwegbedrijven elders in bezet Europa te

---

<sup>12</sup> Zie, bijvoorbeeld, Robert Gildea en Ismee Tames (ed.), *Fighters Across Frontiers Transnational Resistance in Europe, 1936-48* (Manchester 2020).

<sup>13</sup> Dat betekende dat de NS onder toezicht van de overheid als een zelfstandige onderneming functioneerde. Een vergelijkbare situatie gold bijvoorbeeld voor enkele energiebedrijven in Nederland, maar niet voor de PTT dat in formele zin wel een 'echt' staatsbedrijf was en geen N.V. Een kort overzicht van de ontstaansgeschiedenis van de N.V. Nederlandse Spoorwegen is opgenomen in: Barnouw, Mulder en Veenendaal, *De Nederlandse Spoorwegen in oorlogstijd, 1939-1945*, 26-35.

onderzoeken en te verklaren. Door te vergelijken worden immers unieke factoren in de nationale – Nederlandse – context uitgelicht.

De drie hierboven geschetste perspectieven vormen de basis voor de vijf voorgestelde onderzoekslijnen die in samenhang tot een beter inzicht in het functioneren van de NS tijdens de Tweede Wereldoorlog moeten leiden. De NS handelde binnen een nationaal en internationaal krachtenveld en was tegelijkertijd een belangrijke schakel in de geschiedenis van vervolging en deportatie van Joden, Roma, Sinti, politiek gevangenen, verzetsdeelnemers, dwangarbeiders, krijgsgevangenen, homoseksuelen en Jehovah's Getuigen. Hoe we de verantwoordelijkheid van de NS in dit verband moeten zien en welke handelingsruimte de NS had binnen het Duitse bezettingsbestuur vormen belangrijke vragen.

Het vooronderzoek heeft uitgewezen dat kennis van de bredere nationale en internationale context waarbinnen de Nederlandse Spoorwegen functioneerden essentieel is om te voldoen aan de opdracht van *Commissie Individuele Tegemoetkoming Slachtoffers WOII Transporten NS*. Zoals gezegd benadrukte deze commissie dat er een diepgaand onderzoek moet komen naar de rol van de NS tijdens de Tweede Wereldoorlog, met daarbij in het bijzonder aandacht voor de transporten. Om aan die opdracht te kunnen voldoen is een bredere benadering vanwege zowel pragmatische als inhoudelijke redenen noodzakelijk. Uit het vooronderzoek is gebleken dat het bewaard gebleven bronmateriaal zich niet leent voor een administratieve reconstructie van de besluitvorming rondom de transporten. Derhalve is een verbreding van het onderzoek nodig om antwoorden te vinden op de vraag waar de verantwoordelijkheid van de NS inzake de transporten lag. Het is daarbij van belang om niet alleen te kijken naar de verhoudingen binnen de NS – organisatiestructuur en bestuurscultuur – maar ook om een analyse te maken van de verhoudingen tussen de NS en Duitse en Nederlandse instanties. Met een dergelijke benadering denkt het NIOD aan het advies van de *Commissie Individuele Tegemoetkoming Slachtoffers WO II transporten NS* te kunnen voldoen.

## Onderzoeklijnen

### 1. Transporten van gedeporteerden en goederen ten behoeve van de Duitse bezetter

Een leemte in de bestaande geschiedschrijving is een uitvoerige en gedetailleerde beschrijving van de rol van de NS in het faciliteren van de transporten van verschillende groepen gedeporteerden in opdracht van de Duitse bezetter.<sup>14</sup> Deze leemte is een belangrijke impuls voor de roep om nader onderzoek. Onder gedeporteerden worden personen en groepen verstaan die onder dwang op transport zijn gezet. De literatuur beperkt zich met name tot een beschrijvend overzicht van transporten van Joden naar, en vanuit, Kamp Westerbork. Dat is te verklaren doordat het archiefmateriaal fragmentarisch is en er vooralsnog weinig tot geen correspondentie met betrekking tot de uitvoering van deze transporten is terug te vinden.<sup>15</sup> In meer algemene bedrijfsstukken die wel zijn overgeleverd, zoals jaarverslagen en verslagen van directievergaderingen, bestaat een opvallende afwezigheid van referenties aan de transporten van gedeporteerden.<sup>16</sup>

Hoewel er onvoldoende materiaal voorhanden lijkt om een gedetailleerde administratieve reconstructie van de transporten te maken, is het wel mogelijk om beter inzicht te krijgen in de **dynamiek van het vervoer** van gedeporteerden dat door de NS werd gefaciliteerd, zowel met reguliere treinen als door middel van extra ('speciale') transporten buiten de dienstregeling om. De wijze waarop de Nederlandse Spoorwegen hierbij werden ingezet, kan worden onderzocht aan de hand een analyse van de **routes** die gedeporteerden binnen Nederland aflegden.

Het transport van personen was geen lineair proces dat voor iedereen hetzelfde was, en dat altijd begon bij de woonplaats en eindigde in Westerbork (en daarna Oost-Europa). Eugen Heilmann, bijvoorbeeld, woonde in Den Haag en werd op 9 augustus 1942 geïnterneerd in kamp Westerbork; vanuit Westerbork werd hij tussen augustus 1942 en juni 1944 drie keer heen en weer getransporteerd tussen Westerbork en Vught (op 20 februari 1943 kwam hij aan in Vught, op 21 maart 1944 in Westerbork en op 28 maart 1944 weer in Vught). Vanuit Vught wordt hij op 3 juni 1944 naar Auschwitz gedeporteerd.<sup>17</sup>

Het verbinden van uiteenlopende bronnen, waaronder Joodse Raad kaarten, transportlijsten, en persoonskaarten van het Rode Kruis, schept meer duidelijkheid in de

---

<sup>14</sup> Rüter reflecteert slechts één keer kort op het vervoer van Nederlandse arbeiders, Joden en politieke- en krijgsgevangenen door de NS, zie: Ruter, *Rijden en Staken*, 51-52. Veenendaal besteedt iets meer dan één pagina aan de 'zeer donkere bladzijde in de geschiedenis van de NS in de oorlogsjaren', zie: Veenendaal, *Spoorwegen in Nederland*, 437-438. Huurman wijdt een paragraaf van een hoofdstuk aan de 'deportatietransporten', maar zijn informatie is fragmentarisch en een analyse ontbreekt, zie: Huurman, *Het Spoorwegbedrijf in oorlogstijd*, 190-199. In de meest recente publicatie met betrekking tot de NS in oorlogstijd van Barnouw, Veenendaal en Mulder wordt uitgebreider ingegaan op de Jodentransporten. Het ontbreekt hier echter aan een duidelijke vraagstelling of problematisering, zie: Barnouw, Mulder en Veenendaal, *De Nederlandse Spoorwegen in oorlogstijd, 1939-1945*, 58-125. In zijn aanstaande publicatie over 'buitengewone transporten', besteedt Dirk Mulder ook uitsluitend aandacht aan transporten van, en naar, Westerbork.

<sup>15</sup> Informatie met betrekking tot transporten bevindt zich in HUA, 1867 en NIOD, 077, 804.

<sup>16</sup> De jaarverslagen zijn onder meer terug te vinden in archieftoegang 948 – Nederlandse Spoorwegen, bestuursorganen, HUA.

<sup>17</sup> Zie de Joodse Raad kaart van Eugen Louis Heilmann (geb. 31 maart 1914 te Parijs), digitaal beschikbaar via de Arolsen Archives (ITA): <https://arolsen-archives.org/en/search-explore/search-online-archive/>.



verplaatsingen van groepen en individuen die op last van de bezetter door de NS door het hele land (en over de grens) vervoerd werden. Op basis van getuigenissen van gedeporteerden is het mogelijk om te kijken naar de vertreklocaties van de transporten, het verloop van de transporten, met wat voor rijtuigen of wagons transporten werden uitgevoerd, en hoe de transporten werden ervaren. Tijdens het vooronderzoek is gebleken dat er nog veel onduidelijkheid bestaat over de precieze aantallen gedeporteerden en het aantal transporten van personen, mede doordat verschillende (transport)lijsten van elkaar afwijken, en omdat transnationale transporten naar, onder anderen, *SS-Sammellager* Mechelen (België) en interneringskamp Vittel (Frankrijk) nog niet zijn onderzocht.

Door de bronnen die beschikbaar zijn met betrekking tot de **aansturing** van de transporten te combineren met bronnen die inzicht geven in het **verloop** van de transporten krijgen we een duidelijker beeld van het vervoer van gedeporteerden over het Nederlandse baanvak. De bronnen met betrekking tot de aansturing betreffen onder meer de besluiten die genomen werden in Berlijn, het Rijkskommissariaat in Nederland, en de – fragmentarische – stukken rondom de transporten van personen die zich in het archief van de NS bevinden, waaronder de facturen die de NS stuurde van de kosten van de uitgevoerde transporten. Daarnaast zijn er tijdens het vooronderzoek verslagen gevonden die het werk van verschillende afdelingen van de NS nader toelichten.<sup>18</sup> De bronnen die het verloop van de transporten betreffen zijn onder meer de verschillende (transport)lijsten in het archief van het Rode Kruis en het NIOD, interviews en andere getuigenissen van zowel gedeporteerden als NS-personeel en omstanders, (politie)rapporten en verslagen van de kampadministratie.<sup>19</sup>

Naast burgers, vervoerde de NS ook militairen en goederen in opdracht van, en ten behoeve van, de Duitse bezetter, de Wehrmacht of instanties en organisaties uit het Duitse Rijk. Het gaat hier zowel om transporten binnen Nederland als om transporten naar Duitsland (export). Een uitvoerige analyse van goederentransporten, bijvoorbeeld het nauwkeurig geadmistreerde vervoer van kolen uit Limburg, biedt de mogelijkheid om beter inzicht te krijgen in de manier waarop transporten in algemene zin werden uitgevoerd en waar de prioriteiten werden gelegd.<sup>20</sup> Nader onderzoek kan ook uitwijzen of de belangen van goederentransporten zijn meegewogen, of van invloed waren op, de beslissingen rondom de transporten van gedeporteerden en andere personen (bijvoorbeeld Duitse militairen).

Binnen dit kader is het ook noodzakelijk om te onderzoeken wat NS-medewerkers wisten, of konden weten, met betrekking tot het lot van gedeporteerden. Gustav Giesberger, die tijdens de bezetting fungeerde als Verbindingshoofdinspecteur voor het contact tussen de NS en

---

<sup>18</sup> Zie, bijvoorbeeld, R5-ANH I Reichsverkehrsministerium (Sammlung Sarter), BArch; Verslagen van J.C.N. Schrijver over het functioneren van diverse onderdelen van de NV Nederlandse Spoorwegen, 1943, Archief van het Spoorwegmuseum te Utrecht, HUA.

<sup>19</sup> Er zijn talloze primaire bronnen die in deze context nader onderzocht kunnen worden, en welke meer inzicht kunnen geven in de omstandigheden waarin gedeporteerden getransporteerd werden. Hier gaat het onder meer om: de dagboeken collectie van het NIOD, interviews en persoonlijke getuigenissen die aanwezig zijn in de verschillende archiefinstellingen en herinneringscentra in Nederland, interviews van de USC Shoah Foundation, interviews van het Fortunoff Archive, de archieven van de kampadministraties in het NIOD en het Nationaal Archief (Rode Kruis Archief) en lokale (politie)archieven.

<sup>20</sup> Zie, bijvoorbeeld, de correspondentie tussen de Bahnbevollmächtigte en de directie van de NS over het kolenvervoer, en de verslagen en besprekingen over het kolenvervoer uit de mijnen in Zuid-Limburg, 1867, HUA.

Duitse autoriteiten, stelde tijdens de parlementaire enquêtecommissie ‘regeringsbeleid 1940-1945’ van 1953 dat hij hier geen kennis van gehad had.<sup>21</sup> Andere (prominente) NS-medewerkers hebben soortgelijke uitspraken gedaan. Er dient zorgvuldig gekeken te worden gekeken naar dergelijke verklaringen. Aan de hand van bestaande (secundaire) bronnen met betrekking tot de kennis die er in Nederland aanwezig was, correspondenties tussen prominente NS-medewerkers tijdens de oorlog, en na-oorlogse getuigenissen (waaronder de parlementaire enquêtecommissie) kan beter inzichtelijk gemaakt worden wat vooraanstaande NS-medewerkers wisten van het lot van de gedeporteerden. Dit vraagstuk dient vervolgens geplaatst te worden binnen het historiografische debat waarin de relatie tussen kennis en handelen, evenals de relatie tussen kennis, medeplichtigheid en verantwoordelijkheid, centraal staat.

Tot slot dient de zakelijke afwikkeling van de transporten (zowel personen als goederen) bekeken te worden. Hoewel precieze informatie hieromtrent schaars is, biedt een vervolgonderzoek de mogelijkheid om dit thema verder te onderzoeken, bijvoorbeeld door de financiële administratie te koppelen aan de facturen die de NS aan de bezetter stuurde.<sup>22</sup>

## **2. Dienstverlening aan de bezetter: het Nederlandse baanvak en de levering van materieel en personeel**

Niet alleen door transporten uit te voeren leverde de Nederlandse Spoorwegen diensten aan de bezetter. De NS stelde **ook het Nederlandse baanvak open** voor goederen- en militair vervoer **door de Deutsche Reichsbahn** en zond vanaf 1942 NS-materieel en NS-personeel naar Duitsland uit. Er werden huurcontracten opgesteld voor materieel en afspraken gemaakt over de (arbeids)inzet van personeel op Duitse (grens)trajecten. Uit het vooronderzoek blijkt dat de kennis over deze inzet van NS-materiaal en personeel in Duitsland onvolledig is, terwijl relevant archiefmateriaal in binnen- en buitenland wel beschikbaar is.<sup>23</sup> Met betrekking tot het karakter van deze dienstverlening aan de bezetter is het essentieel te begrijpen hoe en wanneer in deze gevallen zakelijke samenwerking een kwestie van afgedwongen exploitatie werd. Dit vraagstuk kan aan de hand van verschillende cases, waaronder het materiaalverhuur en de arbeidsinzet van NS-personeel, worden onderzocht.<sup>24</sup>

In dit verband is het ook belangrijk de vraag te stellen op welke manier de nationaal-socialistische ideologie, die zich direct en indirect manifesteerde in het beleid van de bezetter, zijn weerslag had op de organisatie en dienstverlening van de Nederlandse Spoorwegen. Net zoals andere organisaties en bedrijven, kreeg de NS te maken met de economische en bestuurlijke gelijkschakelingspolitiek van de bezetter die zich bijvoorbeeld uitte in een

---

<sup>21</sup> *Verslagen Parlementaire enquête regeringsbeleid, 1940-1945*, deel g en h.

<sup>22</sup> Nederlandse Spoorwegen, hoofdboekhouding, administratieve afdeling, financieel-economische zaken, 957, HUA, met daarin de exploitatiebegrotingen, maandoverzichten van de Generale Controle en maandoverzichten van de bedrijfsgegevens. De financiële administratie is op het eerste gezicht verre van compleet bewaard.

<sup>23</sup> Rüter, *Rijden en staken*, 33-52. Rüter beschrijft de besprekingen, dilemma's en procedures rondom de Arbeidsinzet uitsluitend vanuit het perspectief van de directie. Op basis van archiefmateriaal, bijvoorbeeld uit het Bundesarchiv in Berlijn en de zuiveringsarchieven in het HUA, kan dit uitvoeriger worden onderzocht. Zie bijvoorbeeld: Verslag van een bespreking betreffende de afvoer van personeel, z.j. Concept, 479, 948, HUA. Hoe de NS zich op dit vlak verhiel tot andere bedrijven is eveneens een vraag.

<sup>24</sup> Deze thematiek wordt door Rüter aangestipt, maar kan verder uitgediept worden aan de hand van archiefmateriaal in het HUA en het Bundesarchiv in Berlijn.

opgelegde reorganisatie van de personeelsvertegenwoordiging, de instelling van een ‘Railwacht’ of de benoeming van nieuwe toezichthouders (Verwalters) binnen het bedrijf. In deze context moet ook de uitsluiting van Joods personeel worden bekeken<sup>25</sup>

De gelijkschakeling en nazificatiepolitiek van de bezetter was gericht op de hele samenleving en dat betekende dat de NS werd geconfronteerd met de gevolgen van algemene verordeningen rondom het dagelijks leven in bezettingstijd. Daartoe behoorden bepalingen over bijvoorbeeld de verduistering, maar ook verzoeken en opdrachten omtrent de segregatie van Joden. Zo besloot de NS de samenwerking met Joodse bedrijven op te zeggen en werd er intern besproken of het noodzakelijk was om aparte wachtruimtes in te richten voor Joodse reizigers.<sup>26</sup> Ook in dit geval is het van belang om het proces van besluitvorming aan de hand van verschillende bronnen, waaronder naoorlogse getuigenissen, te onderzoeken en daarbij te kijken welke ruimte de NS had om eigen beslissingen te nemen en op welke gronden dit gebeurde.

De politiek-ideologische sympathieën binnen het bedrijf zijn niet eerder systematisch onderzocht, terwijl dit wel een belangrijk thema is om de samenwerking met Duitse instanties te begrijpen. Het is niet bekend hoeveel NS-medewerkers lid waren van, of sympathie hadden voor, de NSB. Zij lijken zich in ieder geval niet heel prominent te hebben opgesteld binnen het bedrijf. Hun positie binnen het bedrijf kan uitvoeriger onderzocht worden aan de hand van de zuiveringsarchieven die recentelijk toegankelijk zijn geworden. Deze archieven omvatten de zuiveringsdossiers die zijn opgesteld naar aanleiding van de interne zuivering van de NS waartoe na de oorlog werd besloten.<sup>27</sup>

Een geïntegreerde top-down en bottom-up benadering zou het uitgangspunt moeten zijn als het gaat om de omgang met de bezetter en de aanwezigheid van nazi-sympathieën binnen het bedrijf.<sup>28</sup> Verschilde de directie daarover van mening met andere lagen en (vertegenwoordigers van) het personeel? Welke ruimte was er om het beleid en de samenwerking met de bezetter te beïnvloeden, of te ondermijnen, en werd die ruimte ook genomen? In welke mate werd geanticipeerd op Duitse maatregelen, ook als deze Joden of

---

<sup>25</sup> Stukken betreffende het Nederlands Arbeidsfront, Inv No. 461, 948, HUA. Zicht op de praktijk van het spoorbedrijf tijdens de bezetting, en de relatie tot de bezetter, geeft ook de collectie 249-0536, Nederlandsche Spoorwegen NV, in het NIOD, met daarin allerlei bronnen over transporten, dienstorders, vorderingen en maatregelen tegen Joden; en stukken betreffende de Railwacht, 178, NIOD.

<sup>26</sup> Nederlandse Spoorwegen, Verbindingshoofdinspecteur voor het contact met de Bahnbevollmachtigte 1940-1944, 1867, HUA.

<sup>27</sup> De zuiveringsarchieven berustend in Nederlandse spoorwegen, algemene dienst afdeling 2 en dienst personeelszaken, 958, HUA, hebben geen compleet karakter. Er zijn van slechts enkele zuiveringscommissies (Amsterdam, Haarlem, Tilburg) dossiers bewaard gebleven. Aan de hand van de verslagen en weekstaten van de zuiveringscommissie kan desondanks een duidelijk inzicht worden verkregen. Van belang zijn ook de opmerkingen van de personeelsraad over de zuivering: Stukken betreffende de opvattingen van de Personeelsraad over de zuiveringen, 1946-1948, 1173, 958, HUA. De NS-directie nam zelf zitting in de interne zuiveringscommissie, en hoefde zich daarmee niet voor deze commissie te verantwoorden.

<sup>28</sup> Informatie over afwegingen die binnen de directie werden gemaakt, is te vinden in verschillende – zakelijk geformuleerde, en niet altijd even uitgebreide – notulen. De notulen van de Raad van Commissarissen geven bijvoorbeeld, naast mededelingen over de bedrijfstoestand, een inzicht in de personeelsuitzending naar Duitsland. Daarnaast valt uit de presentielijsten op te maken wie er bij de vergaderingen aanwezig waren: Notulen Januari 1940-september 1948, 54, 948, HUA. Op 1 maart 1941 wordt de ontslagregeling van het Joods personeel besproken. Ter aanvulling op de directiearchieven in het HUA beschikt het NIOD over de nalatenschap van president-directeur Goudriaan: 182d prof.dr.ir. J. Goudriaan, NIOD.

andere vervolgd worden? De achterliggende vraag zal moeten zijn op welke manier zakelijke, bestuurlijke of persoonlijke belangen afgewogen werden tegen ideologische Duitse inmenging.

### 3. Organisatie, externe verhoudingen en verantwoordelijkheid

Om de besluitvorming en verantwoordelijkheid van NS-bestuurders in de uitvoer van de transporten (zowel personen als goederen) in opdracht van de Duitsers te contextualiseren is het noodzakelijk om nader onderzoek te doen naar de aard van het bedrijf en het (veranderende) **bestuurlijke krachtenveld** waarin het tijdens de bezettingsperiode opereerde. Een beter begrip hiervan is essentieel om de samenwerking van de NS met de Duitse overheden, die resulteerde in de exploitatie en de instrumentalisering van het spoorwegbedrijf ten behoeve van de bezetter, te duiden. Thema's als verantwoordelijkheid en medeplichtigheid, keuzevrijheid en handelingsruimte, staan hierbij centraal.

Vanwege de publieke, commerciële en militair-strategische waarde van het bedrijf, stond de NS van oudsher in nauw contact met de Nederlandse Staat, waaronder ministeries als de Departementen van Waterstaat, Handel en Nijverheid, en Oorlog, maar ook met lokale overheden. Daarnaast waren (staats)bedrijven zoals de PTT, de Staatsmijnen, de Hoogovens en het Rotterdamse Havenbedrijf sterk afhankelijk van de logistieke dienstverlening van de NS. Een goed functionerend spoorbedrijf was daarom van groot belang voor de gehele Nederlandse economie en samenleving. De koers van de NS werd tot mei 1940 mede bepaald door dit krachtenveld (politieke besluitvorming enerzijds en de vraag om logistieke dienstverlening van grote bedrijven anderzijds).<sup>29</sup>

Na de Duitse bezetting veranderden de bestaande verhoudingen. Vanwege het belang van de spoorwegen voor de Duitse oorlogsvoering en industrie, maar ook voor de transporten van gedeporteerden, maakte de Duitse bezettingsmacht gebruik van het Nederlandse baanvak en van de NS als logistiek bedrijf. In overleg met de Secretarissen-Generaal en de opperbevelhebber van het Nederlandse leger, Henri Winkelman, toonde de directie zich in mei 1940 bereidwillig om naar eigen zeggen 'loyaal' samen te werken met de Deutsche Reichsbahn zodat de autonomie van de NS met betrekking tot de exploitatie van de spoorwegen behouden zou blijven. In Duitse optiek was het uitgangspunt een 'gute und verständnisvolle Zusammenarbeit der holländischen und deutschen Stellen'.<sup>30</sup>

Bestaande studies naar de NS in oorlogstijd hebben aandacht besteed aan de totstandkoming en consequenties van deze samenwerkingsovereenkomst. Deze studies hebben terecht aangetoond dat de directie van de NS met deze samenwerking in beginsel niet afweek van de manier waarop er in de eerste oorlogsjaren door bedrijven werd omgegaan met de aanwezigheid van de Duitse bezetter.<sup>31</sup> Met het oog op het bedrijfsbelang en het algemeen

---

<sup>29</sup> Arie van der Zwan heeft benadrukt dat achter dit formele krachtenveld ook een informeel krachtenveld schuilging (een 'old boys network'). Zie: Van der Zwan, *Koopman in dienst van de gemeenschap*, 24.

<sup>30</sup> Gesprek tussen BBV Grimm en de NS-directeuren Goudriaan, Hupkes en Rijkevorsel, 21 juni 1940, Inv. No. 456, 948, HUA.

<sup>31</sup> De samenwerkingsovereenkomst komt onder meer aan bod in: Rüter, *Rijden en staken*, 17-25, maar ook in studies van De Jong en Veenendaal (met Rüter's studie als basis). De kwestie van samenwerking moet gezien worden in de context van de zomer van 1940 toen ambtenaren en het bedrijfsleven zich mede op basis van het

belang van de Nederlandse economie en samenleving bood samenwerking met de bezetter de NS de mogelijkheid om zo zelfstandig mogelijk te blijven functioneren.

Aangezien de Nederlandse Spoorwegen onderdeel waren van een internationaal spoornetwerk, bestonden er al voor mei 1940 uitvoerige handelsrelaties tussen de NS en de Deutsche Reichsbahn, (DRB), het Duitse spoorbedrijf. Het Duitse Ministerie van Verkeer (Verkehrsministerium) en het Ministerie van Financiën (Reichsfinanzministerium) waren in 1939 goed geïnformeerd over de omvang, rol en de werkzaamheden van de NS.<sup>32</sup> Daarom is het van belang om de verhoudingen tussen de DRB en de NS vanaf mei 1940 niet in een historisch vacuüm te onderzoeken, zoals in bestaande literatuur met betrekking tot dit onderwerp veelal gedaan wordt, maar juist om de verhoudingen tijdens de bezetting af te zetten tegen de vooroorlogse context. De aard van de samenwerking tussen de twee bedrijven tijdens de bezetting vond immers al haar oorsprong voor mei 1940.

Tijdens de bezetting hielden verschillende Duitse autoriteiten toezicht op de NS. Dit past binnen het bestaande beeld van de praktijk van het Duitse bestuur tijdens de Tweede Wereldoorlog, waarin concurrentie tussen verschillende instanties van de Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartij (NSDAP) en Duitse overheden resulteerde in een radicalisering van het beleid.<sup>33</sup> De belangrijkste instanties die toezicht hielden op de NS waren de zogeheten Bahnbevollmächtigte (BBV), onderdeel van de Deutsche Reichsbahn (dat onder toezicht stond van het Reichsverkehrsministerium), en het Referat Eisenbahn van het Reichskommissariat Niederlande (rechtstreeks ondergeschikt aan Hitler).

In tegenstelling tot de BBV, die na de Duitse inval direct toezicht hield op de NS, werd het Referat Eisenbahn pas in 1941 opgericht. Die oprichting compliceerde de verhoudingen tussen de Duitsers en de NS en leidde zelfs tot rechtstreeks ingrijpen van Rijkskommissaris Arthur Seyss-Inquart op 19 april 1941.<sup>34</sup> Het toont aan dat de verhoudingen tussen de NS en rivaliserende Duitse instanties gedurende de bezetting niet in beton waren gegoten, maar konden veranderen. Gezien het karakter van de bezettingsstructuur, is het waarschijnlijk dat, naast de BBV en het Referat Eisenbahn, ook andere Duitse autoriteiten zich mengden in het contact met de NS. Een vervolgonderzoek

---

Landoorlogreglement en de ambtelijke ‘Aanwijzingen van 1937’ opstelden. Voor een achtergrond zie: Romijn, *Burgemeesters in oorlogstijd*; Meihuizen, *Noodzakelijk kwaad*.

<sup>32</sup> Archieven van het Reichsfinanzministerium (R2), het Reichsverkehrsministerium (R5) en het Auswärtiges Amt (R901) in het Bundesarchiv Berlin (BArch).

<sup>33</sup> De afgelopen decennia is het karakter van het Duitse bestuursapparaat uitgebreid onderzocht, en is aangetoond dat deze gekenmerkt werd door rivaliteit tussen de verschillende afdelingen en organisaties die onderdeel uitmaakten van de Duitse bestuursstructuren. Zie, bijvoorbeeld, Peter Hüttenberger, “Nationalsozialistische Polykratie” in: *Geschichte und Gesellschaft*, 2 (1976), 417-442; Hans Mommsen, *Der Nationalsozialismus und die deutsche Gesellschaft* (Reinbek bei Hamburg: Rowohlt, 1991). Zie ook: Ian Kershaw, “‘Working Towards the Führer’ Reflections on the Nature of the Hitler Dictatorship” in: *Contemporary European History*, Vol. 2, No. 2 (1993), 103-118. Institutionele rivaliteit beïnvloedde het dagelijks bestuur ook in Nederland. Deze rivaliteit manifesteerde zich met name tussen het burgerlijk bestuur (het Reichskommissariaat) en de Sicherheitspolizei en Sicherheitsdienst (SiPo-SD).

<sup>34</sup> Brief van het Reichskommissariat, 19 april 1941, Inv. No. 3, 1867 Verbindingshoofdinspecteur, Het Utrechts Archief (HUA). Het archief van de Verbindingshoofdinspecteur is omvangrijk en biedt inzicht in de samenwerking tussen de BBV en de NS. Hoewel de verzameling enige systematiek kent, is duidelijk dat er ooit een veel omvangrijker archief is geweest. Uit de nalatenschap van verbindingshoofdinspecteur Giesberger heeft C. Huurman later nog enkele stukken in bezit gekregen die een (kleine) aanvulling vormen op het materiaal. In het kader van vervolgonderzoek dient dit materiaal zeker nog nauwkeuriger te worden bestudeerd. Dit geldt ook voor archief 948, Nederlandse Spoorwegen – bestuursorganen, HUA.

biedt de mogelijkheid om de rivaliteit tussen Duitse autoriteiten te onderzoeken. Er dient dan met name gekeken te worden naar welke invloed deze rivaliteit had op de aard van de samenwerking tussen de bezettingsmacht en de NS.<sup>35</sup> Hierbij gaat het tevens om de vraag in hoeverre de positie van de NS in de Europese context uniek was.<sup>36</sup>

In tegenstelling tot de NS in Nederland, dat zowel onder het gezag stond van de BBV (Deutsche Reichsbahn) als het Referat Eisenbahn, werden de spoorwegen in zowel België als Frankrijk bijvoorbeeld onder de supervisie van het Wehrmachtsverkehrsdirktion (WVD) geplaatst. Deze instantie was direct gelieerd aan de Wehrmacht. Een eerste verkenning van het materiaal laat zien dat, mede door de andere structuur waarin de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (SNCB) in België en de Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF) in Frankrijk opereerden, de samenwerking met de toezichhoudende Duitse instanties in deze landen anders verliep dan in Nederland.<sup>37</sup> Dit zou te maken kunnen hebben met de aard van het bezettingsbestuur. In tegenstelling tot België en Frankrijk, werd in Nederland in mei 1940 een burgerlijk bestuur geïntroduceerd. De gevolgen van dit verschil waren voor het karakter van de Duitse bezetting in Nederland, België in Frankrijk verstrekkend; de invloed van dit verschil op de controle over de Nederlandse Spoorwegen, en de uitvoer van beleid, dient verder onderzocht te worden.<sup>38</sup>

De bezetting was ook van invloed op de verhoudingen tussen de NS en de Nederlandse overheid. De Duitse aanwezigheid leidde tot vraagstukken met betrekking tot de verantwoordelijkheid van de Secretarissen-Generaal en de Nederlandse Regering in ballingschap voor het beleid van de NS. Aangezien de Nederlandse staat de enige aandeelhouder van de N.V. Nederlandse Spoorwegen was, bestond er bij zowel de Deutsche Reichsbahn als het Rijkskommissariaat onduidelijkheid over wie eindverantwoordelijkheid droeg voor het beleid dat door de directie van de NS gevoerd werd. In maart 1944 vonden vanwege deze kwestie (in verschillende samenstellingen) besprekingen plaats tussen de BBV,

---

<sup>35</sup> De afgelopen decennia is het karakter van het Duitse bestuursapparaat uitgebreid onderzocht, en is aangetoond dat deze gekenmerkt werd door rivaliteit tussen de verschillende afdelingen en organisaties die onderdeel uitmaakten van de Duitse bestuursstructuren. Zie, bijvoorbeeld, Peter Hüttenberger, "Nationalsozialistische Polykratie" in: *Geschichte und Gesellschaft*, 2 (1976), 417-442; Hans Mommsen, *Der Nationalsozialismus und die deutsche Gesellschaft* (Reinbek bei Hamburg: Rowohlt, 1991) Institutionele rivaliteit beïnvloedde het dagelijks bestuur ook in Nederland. Deze rivaliteit manifesteerde zich met name tussen het burgerlijk bestuur (het Reichskommissariat) en de Sicherheitspolizei und Sicherheitsdienst (SiPo-SD).

<sup>36</sup> Dat de positie van de NS een gunstige invloed had op de samenwerking tussen de Duitse instanties en de Nederlandse Spoorwegen wordt onder meer onderstreept in een rapport dat in 1953 is opgemaakt door een medewerker van de BBV. In dit rapport wordt de samenwerking tussen de Duitse en Nederlandse spoorwegautoriteiten uitvoerig toegelicht. Inv. No. 117, R5-ANH I Reichsverkehrsministerium (Sammlung Sarter), BArch.

<sup>37</sup> Zie de rapportages van de BBV met betrekking tot de bijeenkomsten met de NS, bijvoorbeeld een reflectie van 10 November 1943 op een bespreking tussen de BBV en de NS-directie van 15 mei 1940, waarin de BBV aangeeft dat de NS 'in tegenstelling tot de spoorwegen in Frankrijk en België, hebben toegezegd het bedrijf onder eigen verantwoording over te nemen en loyaal samen te werken met de Duitse instanties', Inv. No. 1, 089 Deutsche Reichsbahn – Bahnbevollmächtigte bei den niederländischen Eisenbahnen, NIOD. Zie ook het rapport van een medewerker van de BBV waarin de (goede) samenwerking tussen de Duitse en Nederlandse spoorwegautoriteiten uitvoerig toegelicht. Inv. No. 117, R5-ANH I Reichsverkehrsministerium (Sammlung Sarter), BArch. In Frankrijk komt de SNCF steeds duidelijker onder Duits gezag te staan; vanaf 1942 werd er een actief beleid gevoerd om de autonomie van de SNCF in te perken, wat tot veel spanningen tussen de SNCF en de Duitse bezetter leidde, zie: Broch, *Ordinary Workers, Vichy and the Holocaust*, 83-84.

<sup>38</sup> Welke gevolgen deze verschillen hadden, werd uitgebreid onderzocht. Zie, bijvoorbeeld, Pim Griffioen en Ron Zeller, *Jodenvervolging in Nederland, Frankrijk en België, 1940-1945* (Amsterdam 2011).

de directie van de NS, de verbindingshoofdinspecteur tussen de BBV en de NS (Gustav Friedrich Hermann Giesberger) en vertegenwoordigers van het Rijkskommissariaat. Toenmalig waarnemend president-directeur Willem Hupkes gaf aan dat de Nederlandse Staat, als enige aandeelhouder, bepaalde rechten had, maar dat de NS-directie verantwoordelijk was voor het bedrijf en daarom ook ‘alles te zeggen’ had.<sup>39</sup> Verschillende tijdens dit vooronderzoek geïdentificeerde bronnen bieden een duidelijker perspectief op de contacten (of de afwezigheid daarvan) tussen de NS en Nederlandse instanties.<sup>40</sup>

#### 4. Interne verhoudingen en handelingsruimte

Om het functioneren van de NS in oorlogstijd beter te begrijpen, is het noodzakelijk om ook **het krachtenveld binnen het bedrijf** tijdens de bezetting nader te onderzoeken. Het gaat dan niet alleen om de verhoudingen binnen de directie van de Spoorwegen, die al sinds de benoeming in 1938 van Jan Goudriaan als president-directeur onder spanning stonden, maar ook om de verhoudingen tussen de directie en onderafdelingen evenals de verhoudingen tussen het bestuur in Utrecht en werkplaatsen en stations elders in het land. Rüter heeft de omvangrijke NS-organisatie van anno 1940 met een piramide vergeleken. Centralisatie was volgens hem haast ‘een cultus’ binnen de NS, maar in de praktijk zorgde dit ook voor onvrede en problemen.<sup>41</sup> Welke handelingsruimte individuen en afdelingen ondanks de hiërarchische aansturing hadden (en namen), is van belang voor het bredere thema van verantwoordelijkheid dat tijdens dit onderzoek centraal staat.

Onder de directie van de NS opereerden elf grote diensten en afdelingen. In totaal waren in mei 1940 ruim 32.000 mensen in dienst van de Spoorwegen. Bestaand onderzoek heeft zich met name gericht op de houding en keuzes van de directie en vertegenwoordigers van het personeel. Daarmee is veelal voorbijgegaan aan de diversiteit van het personeelsbestand dat binnen verschillende diensten en op verschillende locaties in Nederland een mate van verantwoordelijkheid droeg voor het functioneren van het spoorbedrijf. Om thema's als ‘agency’, ‘verzet’, ‘medewerking’ en ‘collaboratie’ binnen het gehele bedrijf (dus niet alleen de directie) te onderzoeken is het van belang om waar mogelijk te bekijken hoe medewerkers het beleid uitvoerden, en hoe dit in verhouding stond tot de reguliere werkwijze en hiërarchische aansturing zoals zij die van voor 1940 gewend waren.

De analyse van interne verhoudingen heeft baat bij een (collectieve) biografische benadering, met aandacht voor verschillende NS-medewerkers (bijvoorbeeld ambtenaren, werkplaatsarbeiders, stationschefs en machinisten).<sup>42</sup> De verhoudingen tussen NS-personeel

---

<sup>39</sup> Verslag van bespreking, 27 maart 1944, Inv. No. 461, 948, HUA.

<sup>40</sup> Uit het vooronderzoek is gebleken dat verschillende archiefcollecties, berustend in het Nationaal Archief, hier meer inzicht in kunnen bieden, waaronder het archief van het Ministerie van Waterstaat, afdeling Vervoerswezen (1940/1945); het archief van de Regering in Ballingschap in Londen (met name het Ministerie van Waterstaat, het Ministerie van Financiën, het Ministerie van Sociale Zaken); het hoofdkwartier Veldleger; the Office for Relief and Rehabilitation, de Ordedienst (OD) en de Binnenlandse Strijdkrachten (BS); het Centraal Archief Bijzondere Rechtspleging CABR; het Rode Kruis archief; het Archief van het Rijksbureau in Oorlogstijd.

<sup>41</sup> Rüter legt niet uit welke problemen dit precies opleverde, zie: Rüter, *Rijden en staken*, 3.

<sup>42</sup> In het werkarchief van Rüter (NIOD) bevinden zich, bijvoorbeeld bijna 250 interviews met het spoorwegpersoneel, waaronder stationsmedewerkers, administratief-medewerkers, machinisten, machinebankmedewerkers, leden van de personeelsraad en hoofdingenieurs, zie: NIOD, 262a, *Rijden en Staken*.

en Duitse autoriteiten, de rol van NS-personeel in de uitvoer van transporten, en de *modus vivendi* tijdens de bezetting, zijn thema's die in alle lagen van het bedrijf een rol speelden. Vanwege het strategische belang van de NS voor de bezetter stonden medewerkers van het bedrijf over het algemeen onder spanning. Het spoor netwerk was daarnaast een belangrijk doelwit van luchtaanvallen en sabotage. Hoe NS-medewerkers met deze druk omgingen en de manier waarop het verloop van de oorlog van invloed was op het handelen van deze medewerkers kan onder anderen aan de hand van getuigenissen en notulen onderzocht worden. Eerder onderzoek naar de spoorwegen in Duitsland en Frankrijk heeft laten zien dat een benadering 'van onderop' belangrijke inzichten oplevert in, enerzijds, de manier waarop medewerkers van Spoorwegbedrijven hun eigen rol en positie in het bedrijf tijdens de bezetting zagen, en, anderzijds, hoe we de rol die zij speelden kunnen karakteriseren.<sup>43</sup>

## 5. Bevrijding en wederopbouw

Aan de samenwerking tussen de NS en de Duitse bezetter kwam op 17 september 1944 een einde. Toen Operatie Market Garden begon, legden spoormedewerkers na een oproep van de Nederlandse regering in ballingschap overal het land het werk neer. Het was de enige spoorwegstaking van een dergelijke omvang in Europa. In naoorlogse verklaringen deed de directie van de NS het voorkomen alsof deze staking de vanzelfsprekende uitkomst was van een, van begin af aan, breed gedragen verzetsgeest binnen het bedrijf.<sup>44</sup> Aan de twee eerdere grote stakingen, in februari 1941 en april-mei 1943, nam het NS-personeel echter niet deel.<sup>45</sup> Een analyse van het veranderende perspectief van de NS-directie, en het NS-personeel in het algemeen, met betrekking tot de deelname aan een grootschalige staking, biedt inzicht in de veranderende verhoudingen en perspectieven op de samenwerking met de Duitse bezetter in deze periode.

Het onderzoek dat Rüter namens het RIOD deed naar de toedracht en het verloop van de spoorwegstaking van 1944 is zestig jaar na publicatie nog steeds relevant. In taalgebruik, perspectief en brongebruik is zijn boek in een aantal opzichten verouderd, maar in het algemeen geldt dat zijn werk een genuanceerde analyse geeft van het ontstaan en verloop van de spoorwegstaking.<sup>46</sup> Rüter besteedt in mindere mate aandacht aan de periode september 1944 – mei 1945, het herstel van het bedrijf na de oorlog en de rol van de spoorwegen in de

---

Daarnaast kunnen dagboeken, brieven, en processtukken inzicht bieden in de rol van NS-medewerkers binnen de verschillende afdelingen, en op de stations en werkplaatsen.

<sup>43</sup> Zie, bijvoorbeeld, Broch, *Ordinary Workers*; Alfred Gottwaldt, *Eisenbahner gegen Hitler. Widerstand und Verfolgung bei der Reichsbahn, 1933-1945* (Wiesbaden 2009).

<sup>44</sup> *Verslagen Parlementaire enquête regeringsbeleid, 1940-1945*, deel 7a, b en c.

<sup>45</sup> Vgl. Maurice Blessing, 'Het late verzet van de NS. De spoorwegstaking van 1944', *Historisch Nieuwsblad* (5/2015). Tegen de verstuurder van een telexoproep om het werk tijdens de april-meistakingen neer te leggen, werd van hogerhand direct opgetreden. Betrokkenen uit HGB-III werden hierom gearresteerd. Dit blijkt onder meer uit: dossiernr. 15244, PRA Utrecht, CABR, 2.09.09, NA.

<sup>46</sup> Omdat Rüter een omvangrijk werkarchief heeft nagelaten is er ook over de ontstaansgeschiedenis en discussies rondom zijn onderzoek veel informatie bewaard. Dit werkarchief is in twee delen bewaard gebleven. Het voornaamste deel berust als Archief A.J.C. Rüter in het Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis (IISG) in Amsterdam, de verslagen van de interviews die hij samen met Benjamin Sijes afnam in het NIOD, collectie: 262a, Rijden en Staken.



wederopbouw van Nederland.<sup>47</sup> Om de bedrijfsvoering en beeldvorming van de NS na de oorlog te begrijpen en te verklaren, dient er uitgebreider gekeken te worden naar deze periode.

Door de gefaseerde bevrijding ontstond er een ingewikkelde situatie op het spoor en veranderde het organisatorische en bestuurlijke krachtenveld opnieuw. In bezet gebied organiseerde de Deutsche Reichsbahn de logistiek van het treinverkeer na de spoorwegstaking, al dan niet met behulp van Nederlands personeel dat bereid was om door te werken.<sup>48</sup> Zowel in het nog bezette, als in het bevrijde deel van Nederland stond het treinverkeer tussen september 1944 en mei 1945 bijna volledig in het teken van de oorlogsvoering; de impact op het materieel en de infrastructuur was groot.<sup>49</sup> Archieven in binnen- en buitenland bieden aanknopingspunten om het functioneren van de spoorwegen en de verhoudingen op het spoor in deze periode te onderzoeken. Zo bevinden zich bijvoorbeeld in het Utrechts Archief en het Bundesarchiv verschillende rapporten en documenten uit de periode september 1944 – mei 1945 en biedt het archief van het Militair Gezag in het Nationaal Archief een inzicht in de spoorwegen in bevrijd gebied.<sup>50</sup>

Na mei 1945 had de reparatie van de spoorinfrastructuur, en de aanschaf van nieuw materieel, prioriteit vanwege het belang van de spoorwegen voor de wederopbouw.<sup>51</sup> In organisatorisch opzicht moest het bedrijf na de bevrijding weer als een geheel gaan opereren en dat ging niet zonder slag of stoot. Hoewel de geschorste president-directeur Jan Goudriaan opnieuw de leiding kreeg over de NS in het bevrijde zuiden werd hij na mei 1945 vervangen door zijn waarnemer Willem Hupkes en vervolgens in 1947 door F.Q. den Hollander. Het is van belang om de positie van de Nederlandse Spoorwegen en de verhoudingen binnen het bedrijf in deze periode te onderzoeken omdat deze van invloed waren op de manier waarop er

---

<sup>47</sup> De vraag of de langdurige staking de omstandigheden in bezet Nederland heeft verslechterd is in recent onderzoek naar de Hongerwinter aan de orde is gesteld. Zie hiervoor bijvoorbeeld het onderzoek van Ingrid de Zwarte, *De Hongerwinter* (Amsterdam 2019), 51-57 en 314-315.

<sup>48</sup> Aan deze ‘stakingsweigeraars’ is in de naoorlogse zuivering uitgebreid aandacht besteed. Nederlandse Spoorwegen, Algemene dienst afdeling 2 en dienst personeelszaken, 1160-1178, 958, HUA. Rüter, *Rijden en staken*, 413.

<sup>49</sup> Dit blijkt vooral ook uit het onderzoek van Huurman, dat gedetailleerde, maar fragmentarische, informatie bevat over de gevolgen van de bevrijdingsstrijd voor het Nederlandse spoor. Huurman, *Het spoorwegbedrijf in oorlogstijd*, 325-332 en 389-400. In bijlagen gaat Huurman nader in op opgeblazen locomotieven en andere vernielingen.

<sup>50</sup> 295, Stukken betreffende het inzetten van de Nederlandse Spoorwegen bij de Britse en Amerikaanse transportactiviteiten, 1944, Archief van het Militair Gezag, (1939) 1943-1946 (1956), 2.13.25, NA; Terugblik van Reichsbahnrat Vogel op de situatie tijdens de bevrijding, R5/ANH.II/12, BArch; Stukken betreffende overzichten en statistische gegevens over het locomotievenbestand en het personeelsbestand in de periode van 17 september tot 31 december 1944, 1945 jan., Collectie Huurman, HUA; vgl. *De Kinderen van Versteeg. Een bundel verhalen over de spoorwegen en spoor mensen van Nederland tijdens en na de spoorwegstaking 1944-'45* (Utrecht 1970). Op basis van het vooronderzoek kan vastgesteld worden dat het noodzakelijk is om ook in Groot-Brittannië archiefonderzoek te doen, waaronder in The National Archives in Kew.

<sup>51</sup> Het materiële herstel had een sterke internationale dimensie. Zo lijkt de NS aanzienlijk geprofiteerd te hebben van het Marshallplan. Voorbereidingen voor de wederopbouw begonnen al in oorlogstijd, mede in opdracht van de Regering in Ballingschap in Londen. Stukken betreffende de financiering van de aankoop van vijftig locomotieven in Zweden en betreffende een regeling voor het vervoer van de gereedkomende locomotieven, bestemd voor de Nederlandse Spoorwegen in bevrijd Nederlands gebied. 1943 juni - 1945 jan, 347, NA. De wederopbouw van de spoorwegen is een mooie casus waarmee de transnationale dimensie van de Nederlandse wederopbouw onderzocht kan worden. Een benadering die aansluit op hedendaags wetenschappelijk onderzoek naar ‘transatlantic gratitude’: <https://transatlanticgratitude.wordpress.com/2020/11/13/stumbling-on-gratitude-friendship-gratitude-and-the-cold-war/>

voor het eerst rekenschap werd gegeven van de oorlogsgeschiedenis, zowel tijdens herdenkingen als via de interne personeelszuivering en tijdens de parlementaire enquêtecommissie ‘regeringsbeleid 1940-1945’.

Opvallend is dat de voornaamste NS-bestuurders na de oorlog in formele zin slechts beperkt verantwoording aflegden voor hun beleid in oorlogstijd. Directieleden zoals Hupkes werden weliswaar door de parlementaire enquêtecommissie ondervraagd, ook over de deportatietreinen, maar werden uiteindelijk niet in het kader van de interne zuivering of bijzondere rechtspleging onderzocht. De verantwoordelijkheid van het bezettingsbeleid, en met name de transporten in opdracht van de Duitsers, werd tijdens de enquêtecommissie grotendeels afgeschoven op de regering in Londen. Dit gegeven, in combinatie met het feit dat NS-bestuurders intern geen verantwoordelijkheid aflegden, past binnen de bredere naoorlogse context waarin economische collaboratie niet, of nauwelijks, werd bestraft.<sup>52</sup> Dit heeft er mede toe bijgedragen dat de NS kon aanhaken bij het verzetsnarratief dat in de periode na de oorlog dominant was. Daarbij is de vraag van de verantwoordelijkheid binnen de (inter)nationale context van de Nederlandse Spoorwegen voor het uitvoeren van transporten tijdens de bezetting onderbelicht gebleven. Nieuw onderzoek biedt de mogelijkheid om hier een weloverwogen inzicht in te geven.

---

<sup>52</sup> Meihuizen, *Noodzakelijk kwaad*, 121-122. Over de voornaamste directieleden van de NS bestaan geen zuiverings-dossiers en dat de directie buiten schot bleef bij de zuivering werd destijds al bediscussieerd. Voor de verslagen van de Parlementaire enquête zie: *Verslagen Parlementaire enquête regeringsbeleid, 1940-1945*, deel 7a, b en c.

## Voorstel

Het vooronderzoek heeft aangetoond dat het handelen van de Nederlandse Spoorwegen in oorlogstijd niet geïsoleerd kan worden onderzocht. De bedrijfsvoering tijdens de oorlog was mede afhankelijk van de interactie van de NS-directie met de verschillende Nederlandse en Duitse overheden, de ontwikkelingen van de oorlog, en de internationale context waarin het bedrijf opereerde. Een uitvoerig onderzoek naar deze context zal de kennis van, en het inzicht in, het functioneren van de NS tijdens de Duitse bezetting vergroten, ook met betrekking tot de logistiek van transporten. Op grond van de uitvoerige verkenning meent het NIOD dat een vervolgonderzoek wenselijk en haalbaar is.

Een onderzoek aan de hand van de voorgestelde vijf onderzoekslijnen leidt tot een geïntegreerde analyse van het functioneren van de spoorwegen in de context van de Nederlandse bezettingsgeschiedenis, in het bijzonder waar het gaat om vraagstukken rondom verantwoordelijkheid en medeplichtigheid van het spoorwegbedrijf met betrekking tot het faciliteren van de Duitse oorlogs- en vernietigingsindustrie. Een vervolgonderzoek zal daarnaast de kennis over de rol van de spoorwegen voor nabestaanden en betrokkenen – onder wie ook medewerkers van de NS zelf – vergroten. Tot slot biedt het internationale perspectief de mogelijkheid om de rol van het bedrijf te positioneren en contextualiseren ten opzichte van spoorwegbedrijven elders in (West) Europa.

Een breed onderzoek naar de Nederlandse Spoorwegen komt tegemoet aan de maatschappelijke wens voor meer duidelijkheid naar het functioneren van het bedrijf tijdens de Duitse bezetting. Daarnaast draagt het bij aan het vergroten van onze historische kennis over bedrijfsorganisaties in tijden oorlog en bezetting in het algemeen. Bij de publicatie van de onderzoeksresultaten moet rekening worden gehouden met zowel een breed publiek van geïnteresseerden in de NS-geschiedenis als een internationaal wetenschappelijk publiek. Het beoogde eindresultaat van het onderzoek bestaat uit:

- Een wetenschappelijke monografie in het Engels en Nederlands, toegankelijk geschreven en geschikt voor een breed publiek;
- Wetenschappelijke artikelen in vooraanstaande, *peer-reviewed* tijdschriften (bijvoorbeeld *Contemporary European History*);
- Online artikelen zoals ‘longreads’. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan ‘biografieën’ (van een persoon, maar ook van een locatie of route) waarmee een inzicht in de onderzoeksresultaten wordt gegeven. Deze online artikelen zijn eenvoudig via mediakanalen van het NIOD, de NS, en partners als het Spoorwermuseum en Herinneringscentra te delen.

## **Bijlage I Literatuur**

- Adler, H. *Der verwaltete Mensch. Studien zur Deportation aus Deutschland* (Tübingen 1974)
- Andriessse, H. *Aan een zijden draad. Herinneringen van een gedeporteerde* (Amsterdam 1978)
- Bachelier, C. *La SNCF sous l'occupation allemande, 1940–1944*, rapport documentaire, 4 vols. (Paris: IHTP-CNRS 1996)
- Bakker, Rob. *Boekhouders van de Holocaust. Nederlandse ambtenaren en de collaboratie* (Hilversum 2020)
- Barnouw, D. Mulder, D. en G. Veenendaal. *De Nederlandse Spoorwegen in oorlogstijd 1939–1945. Rijden voor Vaderland en Vijand* (Zwolle 2019)
- Bergh, S. van den. *Kroonprins van Mandelstein* (Leiden 1982)
- Blessing, M. 'Het late verzet van de NS. De spoorwegstaking van 1944' in: *Historisch Nieuwsblad* (2015-5)
- Broch, L. *Ordinary Workers, Vichy and the Holocaust: French Railwaymen and the Second World War* (Cambridge 2016)
- ., 'French Railway Workers and the Question of Rescue During the Holocaust', *Diasporas*, 25 (2015) 147-167
- ., 'Professionalism in the Final Solution: French Railway Workers and the Jewish Deportations, 1942-1944', *Contemporary European History*, 23 (2014) 359-380
- Broeke, W. van den e.a. (red.). *Bronnen op het spoor. Gids voor onderzoek naar de geschiedenis van de spoorwegen in Nederland* (Utrecht 2000)
- Browning, Christopher R., P. Hayes en R. Hilberg, *German Railroads, Jewish Souls. The Reichsbahn, Bureaucracy, and the Final Solution* (New York/Oxford 2019)
- Cahen, B. *Brieven uit de trein. Westerbork-Auschwitz* (Hooghalen 2017)
- Cohen, J. *Het bewaren van de oorlog. De roerige beginperiode van het Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie, 1945-1960* (Amsterdam 2007)
- Creveld, M. van, *Supplying War. Logistics from Wallenstein to Patton* (Cambridge 2009)
- Doorslaer, R. van, E. Debruyne, F. Seberechts et al. *Gewillig België: overheid en jodenvervolgving tijdens de Tweede Wereldoorlog* (Amsterdam/Antwerpen/Brussel 2007).
- Engwerth, A. en S. Kill. *Sonderzüge in den Tod: die Deportation mit der Deutschen Reichsbahn, eine Dokumentation der Deutschen Bahn* (Köln 2009)
- Faber, J.A. (red.). *Het spoor. 150 jaar spoorwegen in Nederland* (Amsterdam 1989)
- Federman, S. 'Genocide Studies and Corporate Social Responsibility: The Contemporary Case of the French National Railways (SNCF)', *Genocide Studies and Prevention: An International Journal*, 11-2 (2017) 13-35
- Finger, J., S. Keller en A. Wirsching. *Dr. Oetker und der Nationalsozialismus. Geschichte eines Familienunternehmens 1933-1945* (München 2013)
- Fransecky, F. von. *Escapees: The History of the Jews Who Fled Nazi Deportation Trains in France, Belgium, and the Netherlands*, transl. by Benjamin Liebelt (New York 2019)
- Gigliotti, S. *The train journey: transit, captivity and witnessing in the Holocaust* (New York 2009)

- Gildea R. en I. Tames (ed.). *Fighters Across Frontiers Transnational Resistance in Europe, 1936-48* (Manchester 2020)
- Gottwaldt, A. *Die Reichsbahn und die Juden 1933-1939: Antisemitismus bei der Eisenbahn in der Vorkriegszeit* (Wiesbaden 2011)
- ., *Eisenbahner gegen Hitler. Widerstand und Verfolgung bei der Reichsbahn, 1933-1945* (Wiesbaden 2009)
- ., Kampe, N en P. Klein. *NS-Gewaltherrschaft: Beiträge zur historischen Forschung und juristischen Aufarbeitung* (Berlin 2005)
- ., en D. Schulle. *Die "Judendeportationen" aus dem Deutschen Reich von 1941-1945: ein kommentierte Chronologie* (Wiesbaden, 2005)
- ., *Julius Dorpmüller, die Reichsbahn und die Autobahn: Verkehrspolitik und Leben des Verkehrsministers bis 1945* (Berlin 1995)
- ., *Deutsche Eisenbahnen im Zweiten Weltkrieg. Rüstung, Krieg und Eisenbahn, 1939-1945* (Stuttgart 1985)
- Goudriaan, J. *Vriend en vijand. Herinneringen aan de Nederlandse Spoorwegen, 1938-1948* (Amsterdam 1961)
- Griffioen P. en R. Zeller. *Jodenvervolging in Nederland, Frankrijk en België, 1940-1945* (Amsterdam 2011)
- Happe, K. *Veel valse hoop. De Jodenvervolging, 1940-1945*, vert. F. Reurs (Amsterdam 2018; eerste Duitse ed. 2017)
- Heesvelde, P. van, 'Räder müssen rollen für den Sieg. Spoorwegexploitatie tijdens de Tweede Wereldoorlog', in: Herten, B. van der, M. van Meerten en G. Verbeurgt, *Sporen in België. 175 jaar NMBS* (Leuven 2001)
- Herzberg, A. *Kroniek der Jodenvervolging 1940-1945* (Amsterdam: Querido, 1985; eerste druk 1950)
- Hilbrink, C. 'In het belang van het Nederlandse volk...' *Over de medewerking van de ambtelijke wereld aan de Duitse bezettingspolitiek, 1940-1945* (Den Haag 1995)
- Hillesum, E. *Het denkende hart van de barak. Brieven van Etty Hillesum* (Weesp 1984)
- Hirschfeld, G. *Bezetting en collaboratie. Nederland tijdens de oorlogsjaren 1940-1945* (Haarlem 1991)
- ., 'Niederlande', in: Benz, W. red., *Dimension des Völkermords. Die Zahl der jüdischen Opfer des Nationalsozialismus* (München, 1991)
- Huurman, C. *Het spoorwegbedrijf in oorlogstijd, 1939-1945* (Rosmalen 2007)
- Jansen, G.H. *Verzonken spoor. Gesprekken met oud-werknemers van de spoorwegen* (Amsterdam 1989)
- Jonckers Nieboer, J.H. *Geschiedenis der Nederlandsche Spoorwegen, 1832-1938* (Rotterdam 1938)
- Jong, L. de. *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog* (Den Haag 1969 1991)
- Klemann, H. *Nederland, 1938-1948. Economie en samenleving in jaren van oorlog en bezetting* (Amsterdam 2002)
- Kundrus, B. and B. Meyer. *Die Deportation der Juden aus Deutschlan. Pläne, Praxis Reaktionen 1938-1945* (Göttingen 2004)

- Lichtenstein, H. *Mit der Reichsbahn in den Tod. Massentransporte in den Holocaust 1941 bis 1945* (Köln 1985)
- Liempt, A. van. *Gemmeker. Commandant van kamp Westerbork* (Amsterdam 2019)
- Lith, H., Wijck Jurriaansen N. J. van en J. van Delden. *De Kinderen van Versteeg. Een bundel verhalen over de spoorwegen en spoormensen van Nederland tijdens en na de spoorwegstaking 1944-'45* (Utrecht 1970)
- Marrus, M. R. "The case of the French railways and the deportation of the Jews in 1944" in: D.Bankier and S. Wiesenthal (eds.), *Holocaust and justice: representation and historiography of the Holocaust in post-war trials* (Jerusalem 2010)
- Mechanicus, P. *In Depot. Dagboek uit Westerbork* (Hooghalen-Laren 2017)
- Meihuizen, J. *Noodzakelijk kwaad. De bestraffing van economische collaboratie in Nederland na de Tweede Wereldoorlog* (Amsterdam 2003)
- Mierzejewski, A.C. *Hitler's Trains: the German National Railway & the Third Reich* (Stroud 2005)
- ., *The Most Valuable Asset of the Reich: A History of the German National Railway, 1933 1945* (Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 2000)
- ., 'Payments and Profits: The German National Railway Company and Reparations, 1924 1932', *German Studies Review*, 18-1 (1995) 65-85
- Moraal, E. *Als ik morgen niet op transport ga... Kamp Westerbork in beleving en herinnering* (Amsterdam 2014)
- Muller, S. *Het gevecht met de Nederlandse Spoorwegen. De eenzame strijd van een holocaust overlevende* (Hilversum 2020)
- Oijen, G.J. van. *De Binnenlandse Strijdkrachten. De strijd op Nederlands Grondgebied tijdens de Tweede Wereldoorlog* (Den Haag 1972)
- Parlementaire Enquêtecommissie Regeringsbeleid 1940-1945, i.h.b. dl. 7a/b/c*
- Pätzold, K. en E. Schwarz. *Auschwitz war für mich nur ein Bahnhof. Frans Novak – der Transportoffizier Adolf Eichmanns* (Berlijn 1994)
- Piekakiewicz, J. *Die Deutsche Reichsbahn im Zweiten Weltkrieg* (Stuttgart 1998)
- Piersma, H. *Op eigen gezag. Politieverzet in oorlogstijd* (Amsterdam 2019)
- ., en J. Kemperman. *Openstaande rekeningen. De gemeente Amsterdam en de gevolgen van roof en rechtsherstel, 1940-1950* (Amsterdam 2015)
- Presser, J. *Ondergang. De vervolging en verdelging van het Nederlandse Jodendom, 1940-1945* (Den Haag 1965)
- ., *De nacht der Girondijnen* (Amsterdam 1957)
- Reitlinger, G. *Die Endlösung. Hitlers Versuch der Ausrottung der Juden Europas, 1939-1945* (Berlijn 1992)
- Ribeill, G. 'SNCF et Déportations' in: *Historail* (2008-4)
- Riet, F. van. *De bewakers van Westerbork* (Amsterdam 2016)
- Romijn, P. *Snel, streng en rechtvaardig. Politiek beleid inzake de bestraffing en reclassering van 'foute' Nederlanders 1945-1955* (Amsterdam 2002/1989)
- ., *Burgemeesters in oorlogstijd. Besturen tijdens de Duitse bezetting* (Amsterdam 2006)
- Rüter, A.J.C. *Rijden en staken. De Nederlandse spoorwegen in oorlogstijd* (Den Haag 1960)
- Ruppert, C. *Eindelijk 'restitutie'. De totstandkoming van Nederlandse akkoorden over Joodse oorlogstegoeden 1997-2000* (Amsterdam 2017)

- Schaap, E. *Walraven van Hall. Premier van het verzet, 1906-1945* (Zaanstad 2006)
- Schelvis, J. *Binnen de poorten. Mijn relaas van twee jaar Duitse concentratiekampen 1943-1945* (Tricht 1986)
- Schulten, J.W.M. *De geschiedenis van de Ordedienst* (Den Haag 1998)
- Schütz, R. *Kille mist. Het Nederlandse notariaat en de erfenis van de oorlog* (Amsterdam 2016)
- Schwarz, F. *Treinen op dood spoor* (Amsterdam 1994)
- Siegel, P. *Locomotieven trekken wagons, 1939-1940* (Westervoort 2000)
- Smits, B. *Loe de Jong, 1914-2005. Historicus met een missie* (Amsterdam 2014)
- Spörer, M. *C&A. Ein Familienunternehmen in Deutschland, den Niederlanden und Großbritannien, 1911-1961* (München 2016)
- Veen, H. van der. *Westerbork, 1939-1945. Het verhaal van vluchtelingenkamp en Durchgangslager Westerbork* (Hooghalen 2003)
- Veen, J. *Sporen over de heuvel. De geschiedenis van de Spoorwegen in en om Tilburg* (Tilburg 1988)
- Veenendaal, G. *Spoorwegen in Nederland. Van 1834 tot nu* (Amsterdam 2004)
- ., *Sporen naar het front. Spoorwegen en oorlog* (Zwolle 2016)
- Veraart, W. *Rechtsherstel als moreel design: de Uitkeringsregeling NS voor vervolgingslachtoffers* (Hilversum 2020)
- Wieviorka, A. 'La Shoah, la SNCF et le juge', *L'Histoire*, 1, No. 316 (2007)
- Wubs, B. *Unilever between Reich and Empire, 1939-1945. International business and national war interests* (Londen 2015)
- Zee, N. van der. *Om erger te voorkomen. De voorbereiding en uitvoering van de vernietiging van het Nederlandse jodendom tijdens de Tweede Wereldoorlog* (Amsterdam 1997)
- Zwan, A. van der. 'Koopman in dienst van de gemeenschap'. *Goudriaan in botsing met de NS* (Schiedam 1991)
- Zwarte, I. de. *De hongerwinter* (Amsterdam 2019)

## **Bijlage II Archieven**

### Het Utrechts Archief (HUA), Utrecht

917, Nederlandse Spoorwegen: bedieningsvoorschriften en baanvakinstructies  
918, Nederlandse Spoorwegen: spoorboekjes binnen- en buitenland  
920, Nederlandse Spoorwegen: personeels- en pensioenregisters  
938, Nederlandse Spoorwegen: spoorwegrecherche  
940, Nederlandse Spoorwegen: secretariaat  
942, Nederlandse Spoorwegen: deelnemingen en vervoerscoördinatie  
943, Nederlandse Spoorwegen: dienst vervoer en dienst exploitatie  
948, Nederlandse Spoorwegen: bestuursorganen  
949, Nederlandse Spoorwegen: juridische zaken  
950, Nederlandse Spoorwegen: commerciële en economische zaken  
951, Nederlandse Spoorwegen: dienstorders en reglementen  
955, Nederlandse Spoorwegen: dienst tractie, materieel en werkplaatsen  
957, Nederlandse Spoorwegen: hoofdboekhouding, administratieve afdeling  
958, Nederlandse Spoorwegen: algemene dienst afdeling 2 en dienst personeelszaken  
960, Nederlandse Spoorwegen: dienst weg en werken  
962-1, Nederlandse Spoorwegen: afdeling voorlichting  
962-2, Nederlandse Spoorwegen: verzameling foto's  
965, Nederlandse Spoorwegen: contracten en overeenkomsten,  
967, Nederlandse Spoorwegen: verzameling brochures en publicaties  
1867, Verbindingshoofdinspecteur tussen de Nederlandse Spoorwegen en de  
Bahnbevollmächtigte der Deutsche Reichsbahn

Verzameling stukken afkomstig van het spoorwegmuseum te Utrecht 1873-1966 (1981)  
Verzameling van Cornelis Huurman (1953-2004) in het kader van de samenstelling van de  
publicaties *Het spoorwegbedrijf in oorlogstijd 1939- '45*

### NIOD

014, Reichskommissar für die besetzten niederländischen Gebiete  
020, Generalkommissariat für Verwaltung und Justiz  
039, Generalkommissariat für Finanz und Wirtschaft  
077, Generalkommissariat für das Sicherheitswesen  
086, Beauftragten des Reichskommissars

089, Deutsche Reichsbahn - Bahnvollmächtigte bei den niederländischen Eisenbahnen

123, Nationaal-Socialistische Beweging  
122, Nederlands Arbeidsfront



178, Railwacht

181b, Comité voor Joodsche Vluchtelingen

182d, Goudriaan, J.

184, Groote Advies-Commissie der Illegaliteit

186, Nationaal Comité

216b, Departement van Binnenlandse Zaken

216l, Departementen van financiën, algemene zaken en economische zaken

216k, Departement van Justitie

216n, Gemachtigde voor de Prijzen

226b, Bureau Inlichtingen, 1940-1946

226e, Bureau Inlichtingen; Nederlands binnenlands Duits bestuur; rapporten berichtgeving over de situatie in bezet gebied, 1939-1946

231, Algemene documentatie Nederlandse regering in ballingschap

249-0039 Dossier - April-Meistaking

249-0340 Dossier - Illegaliteit

249-0361B Dossier - Joden - deportatie

249-0390E Dossier - Krijgsgevangenen - terugvoering Nederlands Leger

249-0444A Dossier - Mobilisatie

249-0500A Dossier - Nederlandsche Binnenlandsche Strijdkrachten

249-0536 Dossier - Nederlandsche Spoorwegen NV

249-0653A Dossier - Railwacht

249-A0653A Dossier - Railwacht (aanvullingen)

249-0756 Dossier - Spoorijzer NV

249-0854A Dossier - Vervoer

244, Europese dagboeken en egodocumenten

247, Collectie Correspondentie

250i, Westerbork, Judendurchgangslager

250j, Gijzelaarskampen

251a, Stichting Landelijke Organisatie voor Hulp aan Onderduikers en Landelijke Knokploegen

258, Razzia van Rotterdam

259, Nationaal Steun Fonds

262a, Rijden en Staken

294, Vereniging ex-Dwangarbeiders Nederland

KB I - 2684 Goudriaan Jr., J. (prof.dr.ir)

KB I - 3518 Hupkes, Willem (dr.ir.)

KB II - 174 Spoorwegstaking 1944

KB II - 175 Spoorwegstaking 1944  
KB II - 1368 Nederlandsche Spoorwegen NV; NS; Spoorwegen

### Nationaal Archief

- 2.02.27 Archief van de Parlementaire Enquêtecommissie Regeringsbeleid 1940-1945, 1947-1956 (1981)
- 2.03.01 Archieven van de Ministeries voor Algemeene Oorlogvoering van het Koninkrijk (AOK) en van Algemene Zaken (AZ): Kabinet van de Minister-President (KMP), (1924) 1942-1979 (1989)
- 2.04.53.15 Archief van de Inspectie Bescherming Bevolking tegen Luchtaanvallen, 1937-1946
- 2.04.76 Archieven van de Ministeries van Binnenlandse Zaken en Algemene Zaken te Londen, 1940-1945 (1946)
- 2.06.055 Archief van de Mijnsraad, 1902-1955
- 2.06.056 Archieven van het Rijkskolenbureau, 1939-1954 (1956) 2.06.058 Archief van de Nijverheidsraad, 1919-1942
- 2.06.068 Archief van het Commissariaat-Generaal voor de Nederlandse Economische Belangen in Duitsland, 1945-1949 (1950)
- 2.06.069 Archief van het Netherlands Office for Relief and Rehabilitation, (1941) 1944-1949 (1950)
- 2.09.09 Archief van het Ministerie van Justitie: Centraal Archief van de Bijzondere Rechtspleging (CABR), 1945-1952 (1983)
- 2.09.45 Archief van de Rijksvreemdelingendienst (RVD) en taakvoorgangers van het Ministerie van Justitie, 1918-1945 (-1981)
- 2.11.23.01 Archief van het Rijksbureau voor de Voorbereiding van de Voedselvoorziening in Oorlogstijd, (1936) 1937-1940
- 2.11.46 Archief van de Stichting Landelijke Bezettingsschade, (1938) 1941-1945 en Stichting Beheer Landbouwgronden, 1946-1982 (1988)
- 2.11.30.06 Archieven van het Rijksbureau voor de Voedselvoorziening in Oorlogstijd: Afdeling Voedingsvraagstukken: Onderafdeling Massavoeding (Centrale Keuken), 1940-1945 (1948)
- 2.13.16 Archief van het Hoofdkwartier Veldleger (1891) 1907-1942 (1947) 2.13.25 Archief van het Militair Gezag, (1939) 1943-1946 (1956)
- 2.13.71 Archieven van het Ministerie van Defensie te Londen [1940-1941]; Ministerie van Oorlog te Londen [1941-1945]; Departement van Oorlog: Bureau Londen [1945-1947], (1933) 1940-1947 (1974)
- 2.13.137 Archieven van de Ordedienst en de Binnenlandse Strijdkrachten, en Afwikkelingsbureau, 1941-1956
- 2.14.08 Archief van het Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie (RIOD), 1933-1966
- 2.15.20 Archief van het Rijksarbeidsbureau in Oorlogstijd, (1938) 1940-1945 (1949)
- 2.16.04.01 Archief van het Staatsbedrijf der Posterijen, Telegrafie en Telefonie (PTT): Hoofdbestuur, (1893) 1927-1939 (1953)
- 2.16.12 Bestekken betreffende de Spoorwegen, 1860-1937

- 2.16.23.01 Archief van het Ministerie van Waterstaat: Afdeling Spoorwegen, 1906-1926, Afdeling Vervoer- en Mijnwezen, 1927-1940 en Afdeling Vervoerwezen, 1940-1945
- 2.16.26.02 Archief van het Ministerie van Waterstaat: Afdeling Vervoer- en Mijnwezen: Dossier 45; Bureau Mijnwezen, (1922) 1927-1946 (1947)
- 2.16.36 Archief van het Ministerie van Waterstaat in Londen, 1940-1946 (1950)
- 2.16.5117 Archief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Directoraat-Generaal van het Verkeer, 1947-1980
- 2.16.71.01 Archief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Directoraat-Generaal van het Verkeer: lid van de Raad van Commissarissen en van de Commissie van Gedelegeerden van de NV Nederlandse Spoorwegen (NS), 1946-1981
- 2.16.83 Archief van het Ministerie van Waterstaat: Bureau Autobussen, 1943-1950; Commissie Vergunningen Personenvervoer, 1937-1959
- 2.16.84 Archief van het Ministerie van Waterstaat: Afdeling Vervoerwezen, (1938-) 1941-1945 (-1952)
- 2.16.86.05 Archief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Directie Juridische en Economische Zaken, 1944-1957
- 2.16.108 Archief van het Directoraat-Generaal van het Verkeer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, (1936) 1980-1985 (1992)
- 2.16.5113 Archief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Stuurgroep Verkeer en Vervoer, 1941-1983
- 2.17.04 Archief van de Rijksdienst voor het Nationale Plan (RNP),, 1941-1965 van het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en taakvoorgangers
- 2.18.22 Archief van Van Gend en Loos NV, ca. 1800-1983
- 2.19.042.20 Archief van de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen (NVBS), 1931-1985
- 2.19.296 Archief van het Nederlandse Rode Kruis: Collectie Westerbork
- 2.21.343 Documentatiemateriaal over J. Goudriaan afkomstig van H.G. Halbertsma, 1938-1939, 1991-1994

## IISG

Archief Adolf Johann Cord Rüter  
 Collectie Nederlandse Spoorwegen in oorlogstijd  
 Archief Centrale Bond van Spoor- en Tramwegpersoneel.  
 Archief Nederlandse Vereniging van Spoor- en Tramwegpersoneel  
 Archief Protestants-Christelijke Bond van Spoor- en Tramwegpersoneel  
 Archief Algemeen Nederlandsch Vakverbond

## Bundesarchiv Berlin

NS 5-VI Deutsche Arbeitsfront.-Zentralbüro, Arbeitswissenschaftliches Institut  
 R 2 Reichsfinanzministerium  
 R 5 Reichsverkehrsministerium  
 R 5-ANH. I Reichsverkehrsministerium (Sammlung Sarter)

R 5-ANH. II Reichsverkehrsministerium (Sammlung Kreidler)  
R 58 Reichssicherheitshauptamt  
R 70-NIEDERLANDE Deutsche Polizeidienststellen in den Niederlanden  
R 83-NIEDERLANDE Reichskommissar für die besetzten niederländischen Gebiete  
R 132 Reichsverkehrsgruppe Schienenbahnen  
R 901 Auswärtiges Amt  
R 3001 Reichsjustizministerium  
R 4304 Reichsbahn-Zentralamt Berlin  
R 4316 Generalbetriebsleitung Ost, Berlin

### **Websites**

Biografisch Woordenboek van Nederland

<http://resources.huygens.knaw.nl/bwn>

Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen

<https://www.nvbs.com>

NS tijdens de Tweede Wereldoorlog

<https://www.ns.nl/over-ns/dossier/ns-tweede-wereldoorlog>

Spoorwegmuseum: 'De kinderen van Versteeg moeten allen onder de wol'

<https://www.kinderenvanversteeg.nl>

<https://www.officielebekendmakingen.nl>

### **Audiovisuele bronnen**

<https://beeldbankwo2.nl>

'Na zeven maanden' (1945)

<https://www.youtube.com/watch?v=mZnmzHipGLY>

OVT: 'Het NS-gevoel' (6 januari 2002)

OVT: 'Spoorwegen en Jodenvervolging' (2 december 2018)

Spoorwegmuseum: '75 jaar vrijheid' (2020)

<https://www.youtube.com/channel/UC3lszJYbYXNLL6H5w8RMK6A>

75 jaar vrijheid - aflevering 1: de NS-top in de oorlog

75 jaar vrijheid - aflevering 2: mobilisatie en vijf dagen oorlog

75 jaar vrijheid - aflevering 3: NS en de deportaties

75 jaar vrijheid - aflevering 4: gevaar

75 jaar vrijheid - aflevering 5: verzet

75 jaar vrijheid - aflevering 6: Spoorwegstaking

75 jaar vrijheid - aflevering 7: Spoorwegstaking deel 2

75 jaar vrijheid - aflevering 8: bevrijding en Wederopbouw

### **Bijlage III Gesprekken**

- Guido Abuys
- Ludivine Broch
- Floris van Dijk
- Jeroen van den Eijnde
- Rutger Hamelynck
- Sjef Janssen
- Susanne Kill
- Bas Kortholt
- Renske Krimp
- José Martin
- Joggli Meihuizen
- Karianne van der Meij
- Dirk Mulder
- Evelien Pieterse
- Kathleen Verdult
- Maarten-Jan Vos
- Freek Ypeij
- Ellen van der Waerden

Met dank ook aan de Adviescommissie die halverwege het vooronderzoek een tussentijdse rapportage becommentarieerde. In alfabetische volgorde: H. Berkhout; J. Houwink ten Cate; Joggli Meihuizen; Freek Ypeij; Jantje Steenhuis, Frank van Vree (vz); Ellen van der Waerden. Projectleider: Hinke Piersma