

of andere overheidsbedrijven betrokken waren, maar de deportatie werd eigenlijk pas realiteit op het moment van vertrek uit de stad van inwoning. In Amsterdam waren de ritten van de gemeentetram er de inleiding toe – inleiding tot het ogenblik waarop vele honderden plaats namen in een trein van de Nederlandse Spoorwegen die op het teken van een Nederlandse perronchef door een Nederlandse machinist in beweging gezet werd.

Op de positie van de Nederlandse Spoorwegen en het beleid der directie willen wij in het laatste hoofdstuk van dit deel terugkomen wanneer die directie bij het uitbreken van de April-Meistakingen voor de vraag komt te staan of zij al of niet zal meestaken – een vraag waarvoor zij zich op dat moment met onontkoombare duidelijkheid gesteld wist. Zo werd, althans door de directie, de situatie in de periode waarin de eerste deportatietreinen met Joden naar Westerbork (aanvankelijk: naar Hooghalen) vertrokken, niet beleefd. Ze was er aan gewend geraakt om, teneinde het bedrijf zoveel mogelijk in eigen hand te houden, Duitse opdrachten stipt uit te voeren, van welke aard deze ook waren. Van het begin van de bezetting af had zich een omvangrijk vervoer ten behoeve van de *Wehrmacht* ontwikkeld. Voorts waren Nederlandse arbeiders en Nederlandse gevangenen regelmatig naar Duitsland gebracht in Nederlandse treinen. Gevangenen werden veelal niet met speciale treinen getransporteerd, maar wèl de arbeiders, en ook waren het speciale treinen geweest die bijvoorbeeld in mei '42 de onverhoeds gearresteerde Nederlandse beroepsfunctionarissen over de grens voerden. Die treinen waren aangevraagd door de Duitse functionaris die alle kwesties van Duits vervoer regelen moest: de *Bahnbevollmächtigte* die bij de in Utrecht zetelende directie geplaatst was. Via hem werden ook de deportatietreinen met bestemming Hooghalen aangevraagd; die aanvraag werd dan, wat Amsterdam betreft, door de *Zentralstelle* gedaan, wat de rest van het land aanging, door *IV B 4*–Den Haag. Het feit dat die treinen als regel 's nachts moesten rijden, onderstreepte hun sinister karakter: hier vond een transport plaats dat het daglicht niet verdragen kon. Veel personeelsleden waren zich daarvan bewust en zij waren het die (naar wij aannemen: reeds naar aanleiding van de eerste nachtelijke transporten uit Amsterdam op 15, 16 en 19 juli) via hun vakbonden aan de Personeelraad van de Nederlandse Spoorwegen de vraag voorlegden of hier niet alle medewerking geweigerd moest worden. Ir. W. Hupkes, de sterkste figuur in de spoorwegdirectie (wij mogen hem wel als de feitelijke president-directeur beschouwen), verklaarde in '53 jegens de Enquêtecommissie dat 'het Jodenvervoer' 'misschien al een week of een dag of tien liep', voor hij er persoonlijk van hoorde; dat achten wij niet onmogelijk. Er ontwikkelde zich toen tussen de voorzitter van de Enquêtecommissie en Hupkes de volgende dialoog: