

dat we dit een beetje doen en we moeten maar eens kijken of we op een bepaalde tijd moeten stoppen, maar dat weten wij nu nog niet.¹

Bij de woorden: 'We moeten maar zien, dat we dit *een beetje* doen', tekenen wij aan dat de Joodse deportatietransporten door de Nederlandse Spoorwegen met hun traditionele punctualiteit uitgevoerd zijn; dat de spoorwegen voor alle transporten aparte betalingen hebben ontvangen van het bureau van de *Befehlshaber der Sicherheitspolizei und des SD* (nl. uit de opbrengsten van de Joodse vermogens die bij de *Vermögensverwaltung- und Rentenanstalt* geconcentreerd werden) en dat de Dienst van Weg en Werken van het bedrijf op 15 juli '42 van de *Bahnbevollmächtigte* de schriftelijke opdracht ontving, van Hooghalen een ruim vijf kilometer lange aftakking aan te leggen tot in het kamp Westerbork die '*nach einem Jahr*' (als alle Joden gedeporteerd waren) '*wieder abgebrochen werden soll*' en waarvoor enig extra materieel '*mietweise*' (betaling uit de fondsen van de *VVRA*) ter beschikking gesteld moest worden² (de aftakking werd in januari '43 in gebruik genomen). En zouden feiten als deze niet alle aan Hupkes bekend zijn geweest? Natuurlijk wel. De gehele zaak is hem wel degelijk in juli '42 voorgelegd en hij heeft toen zijn beslissing genomen. 'Ik vond', zei hij ons in 1960,

'de Jodentransporten allerberoerdest. Inderdaad hoorde ik er pas van toen het al enige tijd aan de gang was, een week of twee. Ik heb er een gesprek over gehad met Giesberger. We vonden het allebei verschrikkelijk. Ik heb regelmatig naar de *BBC* geluisterd, maar herinner me niet, gehoord te hebben dat de Joden in Polen in massa vermoord werden. Van gaskamers en zo wist ik niets af. Je dacht: de mensen krijgen het er moeilijk maar verder wist je van niets. Ik heb overlegd en we kwamen tot de conclusie: we kunnen het niet tegenhouden. Daarom heb ik ook niet de portefeullekwestie gesteld, waarmee ik in andere gelegenheden soms wel iets bereikt heb. Ik hoorde dat de Joodse Raad in Amsterdam Hofman van de tram gevraagd had, de tram wèl te laten rijden voor de transporten naar het Centraal Station.³ Ik begrijp best dat de machinisten het ver-

¹ Getuige G. P. Wouters, a.v., p. 715. ² Brief, 15 juli 1942, van de *Bahnbevollmächtigte* aan 'die Generaldirektion der Niederländischen Eisenbahnen, Dienst van Weg en Werken' (Doc II-536, b-1). ³ Wij achten het aannemelijk dat in Amsterdam geprotesteerd werd vanuit het trambedrijf en dat namens de Joodse Raad inderdaad aan de directeur van het gemeentelijk trambedrijf, ir. W. B. I. Hofman, gezegd is dat men liever had dat de voor deportatie opgeroepen per tram naar het Centraal Station vervoerd werden dan dat zij er heen moesten lopen. Uit de Hollandse Schouwburg vond het eerste transport per tram naar het Centraal Station op 21 oktober plaats. Een van de monteurs van het Gemeente-Energiebedrijf, J. Carels, ontwierp na het begin van de deportaties met enkele gelijkgezinden plannen om sabotage te plegen aan het dradennet van de tram; door gebrek aan steun kwam hij niet aan de uitvoering toe.