

spoorwegpaperassen en om enige variatie in het vervoer te brengen, maakte men af en toe gebruik van 'Kraft durch Freude'- en 'Artistengepäck'-plaketiketten. 't Materiaal hadden de CDK'ers namelijk in de meeste gevallen allang niet meer bij zich in de coupé, doch netjes met een CCCD-loodje in de bagagewagen. Op de plaats van bestemming aangekomen, kon zo eerst het terrein worden verkend en dan pas werd de bezwarende pakkage uit wagon of depot gehaald¹ -

twee treinrechercheurs van de Nederlandse Spoorwegen verleenden hierbij medewerking doordat zij er als regel voor zorgden, bij die treintransporten aanwezig te zijn: zij waren het die de koffers met de kostbare bonkaarten in de goederenwagons bewaakten. Er werd bij die transporten overigens ook wel gebruik gemaakt van auto's die uiteraard van de nodige valse papieren voorzien waren.²

Waren de bonkaarten afgeleverd bij de districtsleiders der LO of anderszins te hunner beschikking gesteld, dan was het hún taak, er zorg voor te dragen dat de kaarten bij de tien-, later honderdduizenden kwamen die ze nodig hadden: illegale werkers en onderduikers.

★

In de zomer en herfst van '43 telde de LO al enkele duizenden vaste medewerkers; het waren er in de zomer van '44 veel meer: tussen de twaalf- en veertienduizend. De LO kende toen niet minder dan 100 verschillende districten en alleen al bij de verbindingen waren omstreeks duizend koeriers ingeschakeld. Tot in de kleinste gemeenten des lands had de LO haar illegale werkers, Amsterdam had er meer dan driehonderd. Zij waren in doorsnee een zes tot zeven jaar ouder dan de gemiddelde KP'er; van die KP'ers was drie-vijfde ongetrouwd, van de LO'ers slechts één derde. Benoorden de rivieren was de LO van oorsprong een organisatie waarin de gereformeerden, tot op zekere hoogte: de anti-revolutionairen, domineerden en op de landelijke leiding van de LO bleven die gereformeerden hun stempel

¹ A. van Boven in: *Het Grote Gebod*, dl. I, p. 630. ² In Rotterdam bestond, vermoedelijk van begin '44 af, een illegale transportorganisatie die 5 auto's en 5 motorfietsen tot haar beschikking had, de 'Koninklijke Nederlandse Illegale Automobiell-Club' of 'Kniac'. Een medewerker bij de Rijksverkeersinspectie zorgde steeds voor de nodige papieren alsook voor benzinebonnen. Hij speelde deze groep tot aan de bevrijding bonnen voor 25 000 l. in handen - in de hongerwinter kreeg de Rotterdamse politie soms benzine van de 'Kniac'. Zij verzorgde ook wel transporten voor de LO.