

01 Station

Het Centraal Station in Arnhem werd tijdens de oorlogsjaren op verschillende manieren gebruikt, of stond symbool voor een aantal gebeurtenissen. Het begon en eindigde met vernielingen: eerst door eigen spoorwegpersoneel (mei 1940), en in 1945 door granaatvuur. Tussendoor kwamen evacuatie-treinen uit de kuststrook aan, gingen joden gedwongen via het spoor naar kampen, en voerden Duitsers ter plekke razzia's uit voor de Arbeitseinsatz. De spoorwegstaking vanaf 17 september 1944 was er de oorzaak van dat Nederlands personeel en materieel werd vervangen door dat van de oosterburen.

Gedenktekens herinneren aan die tijd.

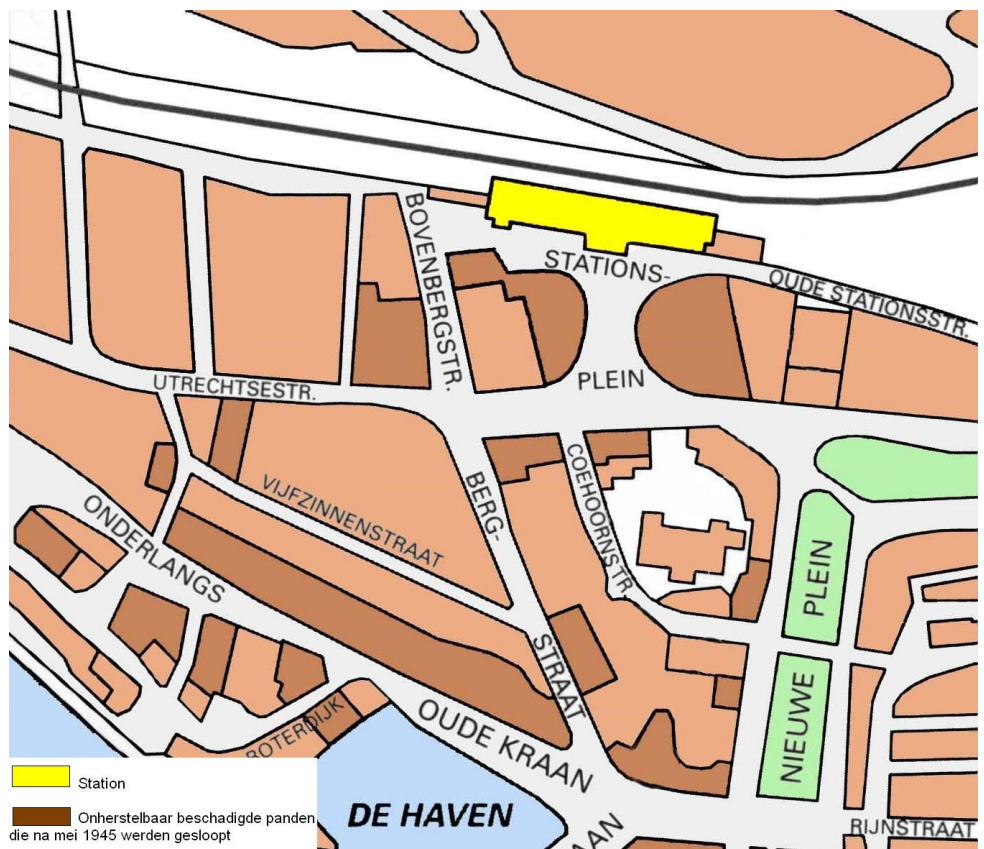


- [Vernielingen in mei 1940](#)
- [Toename treingebruik](#)
- [Evacuatie-treinen uit de kuststrook](#)
- [Jodentransporten](#)
- [Razzia voor de Arbeitseinsatz](#)
- [Spoorwegstaking](#)
- [Gevangenen](#)
- [Schade aan het stationsgebouw](#)
- [Monumenten](#)



Het Stationsplein, met op de achtergrond het stationsgebouw, vóór 1940. (Gelders Archief, Algemene Foto-collectie, negatief B 140/2)

Plattegrond die de situatie rondom het station in 1944 weer-geeft. (Copyright Cartografisch Bureau Map/Bert Stamkot)



Vernielingen in mei 1940

De directie van de Nederlandse Spoorwegen (NS) gaf op 10 mei 1940 per telefoon en telegraaf aan de stationschefs de opdracht tot het aanbrengen van vernielingen op de stations en emplacementen. Deze waren met het oog op mogelijke oorlogshandelingen voorbereid, en nu daadwerkelijk sprake was van een inval van Duitse troepen in Nederland, werden ze ten uitvoer gebracht. Behalve in Arnhem werden door NS-personeel installaties vernield in Zwolle, Amersfoort, Eindhoven, Leeuwarden, Groningen, Onnen, De Vork, Ressen-Bemmel en Deventer.^[1]

"Onder leiding van chef-commies Van Ravenbergen^[2] is een groep het terrein opgegaan om vernielingen uit te voeren, onder andere het open rijden van wissels. In de draaischijf ten oosten van het station wordt een loc (...) gereden. Storingselectricien G. Pijkeren ziet vanuit zijn huis^[3], dat op het Arnhemse rangeerterrein 'De Berg' goederentreinen uit elkaar worden gerangeerd en vervolgens op elkaar gestoten. Hierdoor ontstaat een spoorversperring, waarbij de goederenwagens in een grote ravage driehoog op elkaar liggen. Nadat de Duitsers zijn gekomen, ruimden ze deze ravage zelf in enkele dagen op. Wagenmeester D. Dekker komt om circa 10.00 uur op het emplacement en herinnert zich: "Op het station Arnhem blijkt alles leeg te zijn. Maar in De Berg is stationsambtenaar Pietersma met enkele rangeerders druk bezig een geweldige ravage aan te richten. Met een loc (...) zijn ze bezig van een rangeerdeel, bestaande uit circa 25 goederenwagens, de wagens een voor een los te koppelen en tegen wagens te stoten, die onvrij in een wisselstraat staan. De wagens zijn onder andere beladen met "Turmac"-tabakswaaren, welke lading uit de wagens vliegt. Voor mij is dit als spoorman een afschuwelijk gezicht. Een wagenbestuurder van de elektrische tractie, die naast me loopt, begint te huilen. Enige uren later wordt het depot door Duitse spoor mannen bezet."^[4]

Storingselectricien G. Pijkeren ziet dat de Duitsers zelf de ontspoorde goederenwagens op het rangeerterrein 'De Berg' opruimen.

"Sommig rollend materieel kan door afgebroken wielassen niet meer worden herspoord en wordt door de Duitsers naast de spoorbaan gezet. Het opruimen van de ontsporingen duurt elf dagen."^[5]

Ook andere NS-medewerkers van station Arnhem hebben de vernielingen gemeld. Zoals opzichter E.A. Bolte:

"Toen hadden wij de opdracht om de hele zaak te vernielen. En net achter mijn huis, je hebt daar, ik meen 12 sporen liggen en daar straalshuin doorheen alle Engelse wissels (...). Nou daar hebben we een stuk trein opgezet en dat emplacement loopt altoos nog een klein beetje af, van de richting Utrecht naar het station, nou en toen met een groot stuk naar boven toe en over alle sporen man met geweld een stuk afgestoten en dat liep er boven op. Ze zaten op het laatst driehoog op elkaar, dat begrijp je hè. De hele zaak in mekaar. (.....) En zo benne wij aan het vernielen gegaan dat de hele zaak uit elkaar lag, dat ze niks konden beginnen."^[6]

Toename treingebruik

In de oorlogsjaren nam het reizen per spoor enorm toe. Door schaarste van benzine, alsmede de vordering van auto's en autobussen, werden reizigers gedwongen de trein te nemen. Tussen 1940 en 1943 zou het aantal passagiers meer dan verdubbelen. Het steeg van 95 miljoen naar 232 miljoen per jaar.^[7]



Treinreizigers, onder wie Duitse militairen, op het perron van het Centraal Station tijdens de Tweede Wereldoorlog. (Collectie Nederlands Spoorwegmuseum)

Evacuatietreinen uit de kuststrook

In het najaar van 1942 werd de kuststrook van Nederland ontruimd. De Duitsers gingen de Atlantikwall aanleggen. Deze verdedigingslinie, lopend van Frankrijk tot en met Noorwegen, moest een invasie door de geallieerden voorkomen. Vanaf de herfst van 1942 leidde dit tot een massale evacuatie van het kustgebied. Daarbij zouden uiteindelijk 135.000 Hagenaars hun huis gedwongen verlaten. De desbetreffende panden werden gesloopt, en vervangen door verdedigingswerken. Ook 44 andere gemeenten werden geheel of gedeeltelijk getroffen. Bewoners van de te ontruimen gebieden die aan het arbeidsproces deelnamen, de zogenaamde WAP-ers, werden elders in de omgeving ondergebracht. De overige mensen, de zogenaamde NAP-ers, werden geëvacueerd naar andere delen van Nederland. Om de WAP-ers onder te brengen, moesten NAP-ers uit wijken die niet direct door de verdedigingslinie werden getroffen, hun huizen verlaten.^[8] Velen van de NAP-ers vonden zelf elders in het land onderdak. Het waren voornamelijk de ouden van dagen en onvolledige gezinnen onder hen die daartoe niet in staat waren^[9].

“Ziekenhuizen en bejaardenoorden werden met personeel en al overgeplaatst naar andere tehuizen of naar verbouwde kastelen en landhuizen. De krankzinnigengestichten Rosenberg en Bloemendaal in Loosduinen verhuisden in januari en februari 1943 naar verschillende tehuizen in Zutphen, Zuid Laren, Wolfheze en Rosmalen. De bewoners van Haagse Rusthuizen gingen merendeels naar de Achterhoek, Wolfheze, Ellecom, Arnhem en Oosterbeek.”^[10]

Voor dit doel werden vooral de zogenaamde evacuatietreinen ingezet. Transport- en verpleegcolonnen van het Rode Kruis verleenden hulp bij deze verhuizingen. In de periode november 1942 tot en met maart 1943 zouden in totaal 99 evacuatietreinen rijden, waarvan er 52 uit Den Haag vertrokken.^[11] Helpers en helpsters van het Rode Kruis uit de plaats van vertrek zorgden voor het instappen in de autobussen en auto's naar het station van vertrek, het uitstappen aldaar, en het instappen in de treinen. Ook verzorgden zij de evacués in de treinen. Op het station van aankomst stonden hulpverleners van de lokale afdeling van het Rode Kruis klaar voor de opvang en het transport naar de gebouwen van bestemming. Ook in Arnhem gebeurde dat geregeld. Niet alleen op het station in het centrum, maar eveneens in de omgeving van de stad.

“In de winter van 42/43, toen op korte termijn vele grote gestichten uit het westen des lands werden geëvacueerd, werden de bewoners ondergebracht in gebouwen in Oost en Zuid Nederland. Het vervoer van deze patiënten (...) per ambulance-trein, werd vanaf het station van aankomst verder verricht door de Transport Colonne Arnhem en dit niet alleen wanneer het station van aankomst Arnhem zelf was, maar ook Apeldoorn, Tiel, Ermelo-Veldwijk, Wolfheze, enzovoorts”^[12]

Een voorbeeld is het transport op 10 december 1942 van het Haags Hervormd Rusthuis naar Arnhem. Met een evacuatietrein vertrokken 120 ouden van dagen die nog zelf konden lopen, 50 zittende en 30 liggende bejaarden, met 45 man aan personeel, om 9.55 uur vanuit station Den Haag. De geplande aankomst was om 11.58 uur^[13]. Door de afdeling Arnhem van het Rode Kruis werden de mensen diezelfde dag naar Oosterbeek vervoerd, waar ze werden ondergebracht in twee hotels, te weten “Schoonoord” en “De Tafelberg”.

Jodentransporten

In Arnhem zijn drie razzia's geweest waarbij massaal joden werden opgepakt. Deze werden op de trein gezet naar kamp Westerbork of naar kamp Vught. De eerste actie vond plaats op 9 oktober 1941, waarbij 10 mensen werden gearresteerd. De tweede was op 10 december een jaar later, in de avond. Het resultaat daarvan was dat 346 personen de volgende dag naar Westerbork werden getransporteerd. De laatste razzia werd uitgevoerd op 9 april 1943, toen een groot aantal joden zich na een dwingende oproep daartoe “vrijwillig” meldde op het station. Samen werden tijdens deze drie acties tenminste 572 mensen afgevoerd. Tussendoor werden regelmatig personen in kleine aantallen opgepakt en naar Westerbork gebracht. In totaal werden vanaf station Arnhem ongeveer 1300 joden getransporteerd.^[14] Margo Klijn legde een herinnering vast van Johan van der Kamp aan het vertrek van de eerste groep:

“Bij Hotel Haarhuis was een ronde hoek, de straat ging rechts richting station iets omhoog. Ze stonden bij café Dommering: een lange rij mensen. Maar we mochten niet dichterbij komen. Ze waren die nacht in een school aan de Utrechtseweg ondergebracht. (...) We zijn nog hard hollend naar de Sonsbeeksingel gegaan. Vraag me niet waarom. Daar zagen we de trein rijden. Het was zinloos natuurlijk.”^[15]

Razzia voor de Arbeitseinsatz

Regelmatig vonden razzia's plaats op het station van Arnhem waarbij jonge Nederlandse mannen werden gearresteerd om in Duitsland te gaan werken. De heer H.M. Otten, destijds werkzaam bij de Arnhemsche Scheepsbouw Maatschappij NV, werd in juni 1944 opgepakt:

"Op 12 juni 1944 kwam ik 's morgens om ongeveer kwart voor acht met de trein in Arnhem aan. In de stationshal werd ik door een Duitse soldaat met geweer in [de] aanslag gedwongen met de handen omhoog tegen de muur te gaan staan. Er stonden al enkele mannen en na mij werden er nog meer bijgezet. Hoeveel precies weet ik niet meer.

Een tijdje later kwam de stoptrein uit Ede en daarin zat een collega. Bij het langslopen riep ik hem (Cor Eylander) en verzocht hem Otto Prins, de directeur van de A.S.M. (sleephelling) te waarschuwen. Die heeft mij ongeveer drie kwartier later, na een gesprek met de soldaten, opgehaald."[\[16\]](#)

Spoorwegstaking

Vanuit Londen kwam op 17 september 1944 van de Nederlandse regering in ballingschap het bevel tot een algehele spoorwegstaking. Binnen enkele dagen lag het bedrijf (reizigers- en goederenvervoer) plat. De Duitsers namen met eigen personeel en materieel het treinverkeer over dat van militair belang voor hen was. Feitelijk werd vanaf dat moment voornamelijk alleen 's nachts gereden, want Geallieerde vliegtuigen maakten dat overdag bijna onmogelijk. Bij volle maan stonden de treinen ook stil, en overdag werd alleen gereden bij regen, mist en zware bewolking. De spoorwegstaking moest het geallieerde offensief van operatie Market Garden ondersteunen. Toen dat vastliep, werd de staking gewoon voortgezet. Vele spoorwegmensen doken onder.[\[17\]](#)

De Wehrmacht verlangde van de Deutsche Reichsbahn (DRB) de onmiddellijke overname van het spoorwegbedrijf, en het Reichsverkehrsministerium te Berlijn informeerde direct telefonisch hoeveel personeelsleden daarvoor nodig waren. Het ontbrak de DRB aan naamlijsten van NS-ers om bij de staking in te grijpen. De Duitse maatregelen tegen de stakers waren dan ook niet georganiseerd, maar verliepen ad hoc. Op maandag 18 september 1944 kreeg het DRB-personeel de opdracht op zijn post te blijven. Men moest abrupt overschakelen van een rol van toezichthouder op de NS naar het uitoefenen van een eigen bedrijf. Dit werd bemoeilijkt doordat juist twee weken eerder bijna 1000 Duitse spoorwegmensen vanuit Nederland naar hun vaderland waren overgeplaatst. De gevolmachtigde van de DRB bij de NS in Utrecht vroeg meer locomotieven en 4.500 extra personeelsleden aan. Die waren niet direct beschikbaar. In de tussentijd werden de 500 à 550 DRB-ers herverdeeld over de grootste stations op de belangrijkste lijnen.[\[18\]](#)

Eind september en begin oktober 1944 arriveerden de gevraagde 4.500 DRB-ers op de diverse stations. Met in totaal circa 5.000 Duitse spoorwegmensen werd vervolgens een noodspoorwegbedrijf draaiende gehouden. Dagelijks reden binnen Nederland 30 treinen en gingen er 20 de grens met Duitsland over. Als maximumsnelheid gold 35 km/uur.[\[19\]](#)

Begin 1945 probeerden de Duitsers de staking te breken. In kranten werden aan NS-ers die aan het werk gingen, dubbel loon, extra voedsel en steenkolen beloofd. De Duitse propaganda voerde aan dat de hongersnood in het westen van het land volledig te wijten was aan de staking. Men stelde verder dat het Duitse vervoer geen last had van de staking. Toch zouden over heel Nederland verspreid niet meer dan 1.200 à 1.500 Nederlandse spoorwegmensen niet staken. Veelal onder druk van de Duitsers.[\[20\]](#)

Gevangenen

De achterzijde van het perceel van de familie Bolte (Utrechtseweg 48) grensde aan het rangeerterrein van station Arnhem. De heer Bep Bolte:

"En dan kwamen al die treinen voorbij met mensen die gevangen waren [genomen] en naar Duitsland toe werden gevoerd. Ze gooiden briefjes uit de trein. Achter mijn huis, aan de achterkant, had ik een trapje laten maken zodat ik zo op het spoor kon komen. (.....) Dan had Corrie [de echtgenote van Bolte] het al in de gaten en die ging met het hondje wandelen langs de kant van het spoor op. En dan al die briefjes oprapen en daar stond het adres op."[\[21\]](#)

Bolte stuurde dan een kort bericht naar het adres:

" . . . en dan schreef ik het adres op, plakte een postzegel en dan deed ik hem op een andere plaats op de post, maar nooit in Arnhem. En dan hadden die mensen bericht. We zetten er niks op van afzender. Dat begrijp je, dat deed je niet."[\[22\]](#)

Schade aan het stationsgebouw

In een bericht van 13 april 1945 van de 'Dienststellenleider' van het Arbeitskommando Kampfkommendant Arnheim (de opvolger van de Technische Nooddienst) werd een brand op het station gemeld.

"Op den avond van den 12.4.1945. werd mij door een brandweerman van ploeg 1 gemeld, dat het station in brand stond. Ik ben daarop terstond vertrokken naar La Cabine, en heb verzocht de waterleiding in gang te zetten. Dit bleek echter uiterst bezwaarlijk, daar zoowel de waterleiding als de Amsterdamscheweg onder granaatvuur lagen. Vervolgens heb ik een rondrit gemaakt door de stad, behalve bij het station was er nergens iets opvallends. Daar het station onder granaatvuur bleek te liggen, is er in overleg met de brandmeester van ploeg 1 en 2, besloten tot inrukken. (...) Om kwart over zeven, hedenmorgen heb ik een ronde gemaakt door diverse straten (...) Station middengebouw nog middelmatig brandde." (...) te kwart voor negen bespreking te Schaarsbergen met den heer Jansen van het Arbeitskommando en de heren van Dinter en Lamers waarbij helaas geen andere mogelijkheid gebleken is, als afwachten daar het granaatvuur nog van dien aard is, dat het uitrukken der brandweer onverantwoordelijk moet heeten." [23]

Na de bevrijding werden de (restanten van de) opstallen gesloopt, en vervangen door een nieuw gebouw. Ook dat pand is inmiddels (2007) ten offer gevallen aan de slopershamer, en opgevolgd door een tijdelijk station.



Het verwoeste Grand-Hotel Oranje Nassau aan het stationsplein, gefotografeerd door P.J. de Booy in 1945. (Gelders Archief, Fotocollectie Tweede Wereldoorlog, negatief B 1620/19-37)

Grand-Hotel Oranje Nassau, entree, 1945.(foto W.S. Jaquet; Gelders Archief, Fotocollectie Tweede Wereldoorlog, Map 334)



Fotograaf W.S. Jaquet legde op en rond het Stationsplein in 1945 diverse taferelen vast. (Gelders Archief, Fotocollectie Tweede Wereldoorlog, Map 334)

Monumenten

In het naoorlogse station werden twee monumenten ter nagedachtenis aan de Tweede Wereldoorlog geplaatst. Een plaquette en de Phoenix.

De plaquette is een ontwerp van de heren Winkelman en Ir. H.G.J. Schelling, en werd onthuld in 1969. Het bronzen gedenkteken is gemaakt ter nagedachtenis aan veertien personeelsleden van de NS die tijdens de bezettingsjaren door oorlogshandelingen zijn omgekomen, te weten: J. van Aalten, F.J. van Doodeweerd, J. Hermeling, J.A. Hoogveldt, G.R. Jansen, H. Kerkdijk, R. van Koppenhagen, A.J.M. van der Logt, P. Rozeboom, T. Schoemaker, J. Smit, E. Veenendaal, F.F. Verheijen en G.P.S. Willemsen. De bijbehorende tekst luidt:

TER GEDACHTENIS AAN HEN DIE VIELEN 1940 – 1945

Daaronder staan eerst de namen van de slachtoffers, en vervolgens is een afbeelding van een gevleugeld wiel aangebracht. Dat is het toenmalige symbool van de NS.

De directie besloot na het einde van de Tweede Wereldoorlog alle om het leven gekomen personeelsleden te gedenken door hun namen te vereeuwigen op identieke plaquettes. De platen werden aangebracht in de diverse stations, behorende tot het district of rayon van de oorlogsslachtoffers. Het Arnhemse gedenkteken is in de situatie anno 2007 te vinden in het halletje van de meest oostelijke ingang van het tijdelijke station.

In het 'oude' stationsgebouw stond ook de Phoenix. Dit beeld is ontworpen door Willem Reijers, en werd onthuld in 1954. Het is een geschenk van de gemeente aan de NS, en staat symbool voor de wederopbouw van Arnhem. Toen de spoorwegen in 1991 de bronzen Phoenix vervingen door een blauwe paal als 'meeting-point', kwamen er zoveel protesten uit de lokale gemeenschap dat de NS het beeld terugplaatste.

Het kunstwerk berust thans (2007) op de gemeentewerf, in afwachting van de realisering van de nieuwe stationsplannen.

Noten

[Naar boven](#)

- [1] C. Huurman, *Het spoorwegbedrijf in oorlogstijd, 1939-'45*. Uitgegeven als nummer 35 in de Boekenreeks van de Nederlandsche Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen ('s-Hertogenbosch, 2001), 56.
- [2] Bedoeld wordt J.W.H. van Ravensbergen. (*Adresboek Arnhem en omstreken 1941*; Gelders Archief).
- [3] G. Pijkeren woonde in die tijd aan de Noordelijke Parallelweg nummer 91. (*Adresboek Arnhem en omstreken 1941*; Gelders Archief).
- [4] Huurman, *Het spoorwegbedrijf in oorlogstijd, 1939-'45*, 59-60.
- [5] Ibid, 87.
- [6] *Tekst van een bandgesprek met E.A. Bolte*, opzichter NS, betreffende diens lotgevallen en (verzets-)activiteiten in de Tweede Wereldoorlog, 1-2. Tijdens de oorlog woonde Bolte aan de Utrechtseweg 48 t/o het Gemeentemuseum. Het gesprek vond plaats op 3 juni 1965, in zijn huis aan de Bosweg 3 te Velp. De vragen werden in hoofdzaak gesteld door gemeentearchivaris K. Schaap. Gelders Archief, Documentatiecollectie Tweede Wereldoorlog, inventarisnummer 150.
- [7] A.J. Veenendaal Jr. *De ijzeren weg in een land vol water. Beknopte geschiedenis van de spoorwegen in Nederland 1934-1958* (Amsterdam, 1998), 139.
- [8] Bart van der Boom, *Den Haag in de Tweede Wereldoorlog* (1995), 117.
- [9] Ibid, 121-122.
- [10] Ibid, 122.
- [11] W.J. Lucardie, *De hulpverlening bij de evacuatieposten*. In: Het Nederlandsche Roode Kruis. Officieel Orgaan van de vereniging het Nederlandsche Roode Kruis. 4e jaargang No. 4, 1 april 1943, 73-74.
- [12] *Verslag van de Arnhemse Transport Colonne van het Nederlandse Roode Kruis voor, gedurende en na de 2e Wereldoorlog*. Gelders Archief, Documentatiecollectie Tweede Wereldoorlog, inventarisnummer 176.
- [13] Brief d.d. 4 december 1942 van de hoofdcommissaris voor het Transportwezen van het Nederlandsche Roode Kruis, W.J. Lucardie, aan Jhr.Dr. J.N. van der Does van de Kring Gelderland van het Roode Kruis te Arnhem. Archief Hoofdbestuur Nederlandse Rode Kruis, Nationaal Archief.
- [14] Cees Haverhoek, *Jodenvervolging in Arnhem tijdens de Duitse bezetting*. In: Arnhem De Genoeglijkste, jaargang 19, nr. 3, september 1999, 124-138.
- [15] Margo Klijn, *De stille slag : joodse Arnhemers 1933-1945* (Westervoort, 2003), 188.
- [16] Brief H.M. Otten aan de Arnhemse gemeentearchivaris P.R.A. van Iddekinge, 30 september 1994. Gelders Archief, Documentatiecollectie Tweede Wereldoorlog, inventarisnummer 80.
- [17] Veenendaal, *De ijzeren weg in een land vol water*, 140-141.
- [18] Huurman, *Het spoorwegbedrijf in oorlogstijd 1939-'45*, 338.
- [19] Ibid, 343.
- [20] Ibid, 337-338.
- [21] *Tekst van een bandgesprek met E.A. Bolte*, 5.
- [22] Ibid, 6.
- [23] Gelders Archief, Documentatiecollectie Tweede Wereldoorlog, inventarisnummer 56.