

De spoorwegpenningen

(door Alphons Siebelt)



Voorzijde van beide typen



Achterzijde van type I



Achterzijde van type II

Begin 1944 was er sprake van een toenemende “invasiekoorts”. Het was niet meer de vraag óf er een invasie plaats zou vinden, maar wáár dat zou gebeuren. De Nederlandse kust leek daarvoor heel geschikt, al werd er hard gewerkt aan de “Atlantikwall”. Dat bracht de directie van de Nederlandse Spoorwegen er in februari van dat jaar toe maatregelen te treffen voor het geval de invasie

inderdaad in Nederland zou plaatsvinden. Om de salarisbetaling niet in gevaar te brengen werd er op de stations een "invasiekas" gereedgemaakt. In deze kas zat een halve maand salaris voor alle employés, die de stationschef zo nodig moest uitbetalen. In mei werd opdracht gegeven tot uitbetaling over te gaan, maar kort daarna werd het geld weer ingenomen. In juni landden de Geallieerden in Normandië, maar er werd rekening gehouden met een tweede invasie in Nederland.

De slag bij Arnhem heeft er voor gezorgd dat het wat anders is gelopen. De regering gaf op 17 september opdracht tot de spoorwegstaking in de veronderstelling, dat de bevrijding nabij was. In veel plaatsen werd de invasiekas veilig gesteld, zodat tot uitbetaling kon worden overgegaan. Maar een halve maand salaris was niet bepaald toereikend toen de staking werd voortgezet. De directie van de NS verloor vrijwel direct haar greep op de gebeurtenissen. Pogingen de uitbetaling van de lonen in eigen hand te houden of te krijgen mislukten. Plaatselijk werden er comités gevormd, waarin behalve een NS-man ook vertegenwoordigers zaten van illegale organisaties zoals de Landelijke Organisatie voor hulp aan onderduikers (LO) en het Nationaal Steunfonds (NSF). Hoewel er aanvankelijk op verschillende plaatsen moeilijkheden waren zorgden deze comités voor de uitbetaling en zo nodig voor onderduikadressen of valse papieren. Feitelijk heeft het NSF de spoorwegstaking grotendeels gefinancierd.

Direct na de bevrijding verscheen er een dienstorder van de directie van de NS, waarin hulde werd gebracht aan het spoorwegpersoneel, dat zo moedig verzet had gepleegd. Door sommigen werd die boodschap met enige reserve gelezen. De NS hadden tot in die septemberdagen netjes en punctueel het transport voor de bezetter verzorgd. De staking kwam dan ook wat laat. Bovendien waren nogal wat mensen die direct bij de staking betrokken waren geweest teleurgesteld in het NS-personeel, omdat er hier en daar eerst stevig onderhandeld had moeten worden over het doorbetalen van het loon. Zelfs over het uitbetalen van de kerstgratificatie was onderhandeld. Pas toen de salariëring was geregeld wilden sommige NS-mensen pas gaan staken. Deze houding had tot wrevel geleid, ook al omdat het spoorwegpersoneel het volle loon had gekregen terwijl de gemiddelde onderduiker het met veel minder geld had moeten stellen.

In het bevrijde Zuiden werd in maart 1945 een onderzoek gestart naar de houding van het personeel tijdens de staking. In tegenstelling tot de zuivering, die gericht was op de misdragingen, moest worden onderzocht wie er in positieve zin had bijgedragen aan het welslagen van de staking. Tijdens het doorlichten van het gehele personeel werd genoteerd wie het stakingsbevel direct had opgevolgd en wie niet. Wie dat niet had gedaan had immers een dienstbevel genegeerd en dat was binnen een hiërarchische organisatie als de NS een zwaar vergrijp. Bovendien kon ieder personeelslid op een speciaal formulier aangeven wat zijn extra bijdrage was geweest. Tegelijkertijd werden ook de namen verzameld van niet-NS-personeel, dat zich verdienstelijk had gemaakt.

Bij dit onderzoek werden de activiteiten onderverdeeld in drie categorieën, zowel voor NS-personeel (A) als voor buitenstaanders (B):

- 1 voorkomen van vernieling
- 2 redden van eigendommen van de NS
- 3 bemoeiingen, die mede hadden geleid tot instandhouding van de staking

In plaats van te straffen werd gekozen voor een beloning. De prompte stakers verdienden een kleine blijk van waardering. Al vrij snel moet het plan zijn gerezen een herdenkingspenning te laten slaan. Er werd contact gezocht met de Koninklijke Begeer in Voorschoten. Naar aanleiding van een bezoek schreef de directeur jhr. Ir. A.C. von Weiler op 29 augustus 1945 een reactie aan de NS met een ontwerp voor de penning. Overigens wordt de naam van de ontwerper J.Ph. van Zegveld, nergens in de stukken genoemd. De penning moest het volgende voorstellen:

“de voorzijde van de penning stelt het symbool van de N.S. voor, het gevleugelde wiel, doch thans in rust en met een remlblok op de rails tot werkloosheid gedoemd. Achter dit symbool is in héél laag reliëf als een ‘jeu de fond’ de Nederlandse vlag aangebracht, welke uiteinde zich beschermend om het gevleugelde wiel krult. De Nederlandse vlag symboliseert het Nederlandse volk, dat eendrachtig ‘achter’ de stakers stond en hen in bescherming heeft genomen door ze bij hen te doen onderduiken, hen heeft gevoed en heeft gezorgd, dat het loon op tijd bleef uitbetaald.”

De directie van de NS had het zelf niet beter kunnen verwoorden. De prijs zou komen op ongeveer f. 0,85 bij een afname van ongeveer 40.000 stuks. Het brons echter moest door de NS zelf worden geleverd aangezien Begeer daar niet voor kon zorgen.

In oktober stuurde de NS foto's op van een 'drijf wiel op rail', gemaakt te Tilburg. De keerzijde zou als opschrift moeten krijgen: "In dankbare herinnering aan uw steun en medewerking bij de spoorwegstaking." Tegelijkertijd kwam de gedachte op het NS-personeel de keuze te geven tussen een legpenning en een draagmedaille. Aangezien de landelijke enquête nog liep kon nog geen opgave worden gegeven van het definitieve aantal.

Op 5 januari 1946 vond overleg plaats tussen Von Weiler en de president-directeur van de NS dr. Ir. W. Hupkes over de definitieve bestelling. Die zou er zo uit komen te zien:

25.000 penningen	doorsnede 50 mm	dikte 3,5 mm
25.000 draagmedailles	doorsnede 20 mm	dikte 2,0 mm

De NS plaatste een bestelling van 1,5 ton brons bij Usines Metallurgiques S.A. te Dornach in Zwitserland. In maart werd 15 kilo bronsdraad aangekocht bij Philips' gloeilampenfabriek in Eindhoven om een oogje voor de medailles te kunnen maken.

Inmiddels waren de resultaten van de enquête nagenoeg binnen en was er een overzicht van het aantal stakers en het aantal personeelsleden, dat op enigerlei wijze aan de staking had bijgedragen. Ook was er een overzicht van het niet-NS-personeel, dat een penning zou kunnen krijgen.

In mei of juni 1946 moet de directie besloten hebben niet één, maar twee typen penningen te laten slaan.

Type I was in brons met op de keerzijde de tekst: "ter herinnering aan de eendrachtige opvolging van het stakingsbevel 17 september 1944"

Type II was van verzilverd brons en had als tekst: "in dankbare herinnering aan uw steun en medewerking bij de spoorwegstaking 17 september 1944 – 5 mei 1945"

De draagmedaille was gelijk aan type I, maar dan kleiner. De afmetingen van 50 mm doorsnede voor de penning en 20 mm voor de medaille bleef gehandhaafd.

Op 26 juni kreeg Begeer de opdracht "ten spoedigste" te leveren 3000 penningen van type II.

In totaal kwam de nieuwe bestelling er als volgt uit te zien:

17.500 penningen type I

3000 penningen type II

17.500 draagmedailles

Bij de penningen hoorde een voetje.

Inderdaad zette Begeer vaart achter de bestelling, want op 29 juli werden de laatste 120 verzilverde penningen aan de NS afgeleverd.

De NS wilden de penningen en medailles uitreiken ter gelegenheid van de eerste herdenking van de spoorwegstaking. Kennelijk lag het in de bedoeling van de NS iedereen de penning of de medaille persoonlijk toe te sturen, vergezeld van een dankbetuiging. Von Weiler echter voorzag moeilijkheden. Volgens hem zou het een "afschuwelijk werk" worden met grote kans op fouten in de bestelling. Daarom suggereerde hij de uitreiking van de bronzen penningen en medailles aan NS-personeel te laten verlopen via de stationschefs. De zilveren penningen konden dan wel persoonlijk worden verzonden. Er waren ook veel te weinig enveloppen e.d. en bovendien: wie zou het werk moeten doen?

Om in aanmerking te komen voor de bronzen penning dan wel de medaille vaardigde de directie van de NS richtlijnen uit. Men kon eenmalig kiezen voor ofwel de penning ofwel de medaille; op deze keus kon niet worden teruggekomen. Bovendien kwam alleen personeel in aanmerking dat:

- *In werkelijke dienst was geweest op 17 september 1944*
- *Het stakingsbevel prompt had opgevolgd en tot aan de bevrijding geen werk meer had verricht*
- *Gezuiverd was*

NS-personeel kreeg ofwel de bronzen ofwel de verzilverde penning.

Het bleek dat van het totale personeel van ongeveer 39.000 personeelsleden er ongeveer 1500 niet voldoende aan de staking hadden meegewerkt. Zuid-Limburg was op 17 september al gedeeltelijk bevrijd; ook die mensen hadden geen recht op een blijk van waardering. Vermoedelijk vielen de mensen van al vóór 17 september opgeheven stations zoals bijvoorbeeld Katwijk er weer wel onder.

Wie weet heeft de Algemene Dienst gedacht dat met de uitreiking van de penningen en medailles het hoofdstuk "spoorwegstaking" kon worden afgesloten, maar dat was dan een ernstige misvatting. Dat de NS de zilveren penningen had verzonden aan niet NS-personeel bracht een enorme correspondentie op gang, die tot ver in 1948 zou aanhouden. Vooral deze penningen werden kennelijk gezien als een soort onderscheiding, die werd toegekend voor 'goed gedrag'.

Zo waren er mensen die de NS wezen op personen, die niets hadden ontvangen maar die er zeker recht op hadden, gelet op hun verdienstelijk werk. In andere gevallen hadden mensen juist ten onrechte een penning ontvangen: iemand die niet direct had gestaakt had wel de zilveren penning ontvangen, hoe kon dat? Ook spoorwegpersoneel dat geen bronzen penning had gekregen klom in de pen. Een enkeling schreef diep teleurgesteld, waarom hijzelf niets had ontvangen en zijn ondergeschikten wel. Waarom kreeg iemand, die op 17 september 1944 gedwongen bij de Reichsbahn werkzaam was geweest, niets? Of degene die wegens langdurige ziekte niet had kunnen werken. Waarom zou de wegens zijn joodse afkomst ontslagen man geen recht op een penning of medaille hebben. En de man, die op het bewuste tijdstip als politieke gevangene vast zat, of was ondergedoken?

Een enkeling vroeg om een exemplaar van een verloren of gestolen penning, een ander wilde toch de medaille ruilen voor de penning.

Al dit soort lastige vragen werden door J. Buys van de 2^e Afdeling van de Algemene Dienst beoordeeld. In sommige gevallen leidde dat tot het alsnog toesturen van het gevraagde. Het moet Buys veel tijd hebben gekost om ieder keer weer onderzoek te doen en een zorgvuldige afweging te maken.

Wat het NS-personeel betreft was de stand van zaken op 1 april 1947:

	Penningen type I	Medailles
Totaal geslagen	17.500	15.500
Totaal uitgereikt	17.218	14.732
over	282	768

In een staatje, dat vermoedelijk eveneens uit april 1947 dateert, is aangegeven hoeveel zilveren penningen er zijn uitgegeven.

Categorieën		Aantal zilveren penningen (type II)			
		A (NS)		B (overig)	Totaal
1	voorkomen vernieling	16		6	22
2	redden eigendommen van de NS	446		93	539
3	zorg voor levensmiddelen, brandstof, textiel, loon/pensioen, koeriersdiensten		978		573
3	leidende positie		168		78
3	zorg voor onderduikers		32		64
3	Verlenen opslagruimte of woning		7		36
3	vervalsen van papieren		8		16
Subtotaal categorie 3		1193		767	
Totaal		1655		866	2521

In april 1947 werden er nog 50 verzilverde penningen bijbesteld. In november 1947 werden de laatste verzilverde twee penningen verstuurd; de allerlaatste werd in het archief van de NS opgeborgen. De medailles waren iets minder gewild. In 1967 waren er nog ongeveer 600 op voorraad.

Uit de bewaard gebleven enquêteformulieren blijkt dat er binnen de subcategorieën nogal wat verschillen zijn. Personeel in Nijmegen bijvoorbeeld heeft eigendommen van de NS gereed terwijl het station werd beschoten. Elders kon in alle rust gereedschap worden weggehaald. Slechts weinig mensen hebben de penning gekregen voor het verlenen van onderdak aan onderduikers. Wie alleen onderdak had verstrekt aan NS-personeel kreeg alleen een schriftelijke dankbetuiging. Op grond van deze cijfers kunnen we aannemen dat de spoorwegstaking is geleid door ongeveer 250 mensen. Nog in 1948 bleven er verzoeken binnenkomen. In juli 1948 verzuchtte de Chef Algemene Dienst in een memo: "aan deze zaak moet nu eindelijk eens een einde komen". Inmiddels bleven er dankbetuigingen de deur uitgaan, in sommige gevallen vergezeld van een tegeltje, waarvan een voorraadje was aangekocht.

Ook liefhebbers van speciale munten en penningen vroegen om een exemplaar. De bekende Amsterdamse zaak Schulman vroeg begin januari 1947 of men voor eigen rekening 40 tot 50 stuks mocht laten slaan voor verzamelaars. Dat gebeurde namelijk wel vaker. Dit verzoek werd echter door de NS afgewezen.

Vermoedelijk is de vraag tegen het einde van 1948 inderdaad opgedroogd, want er is uit later jaren nog maar sporadisch correspondentie bewaard gebleven.

Enige tijd geleden werd op een veilingsite een merkwaardige penning aangeboden, namelijk type I, maar dan verzilverd. Zo'n penning is niet origineel maar later op eigen initiatief verzilverd.

bronnen: Archief Nederlandse Spoorwegen

Het standaardwerk over de spoorwegstaking is A.J.C Rüter, *Rijden en staken. De Nederlandse spoorwegen in Oorlogstijd*, Den Haag 1960; Het is uitgegeven als Monografie nummer 8 van het RIOD. Over de totstandkoming van dit boek is een interessante studie verschenen van Jaap Cohen; zie de recensie elders in dit nummer. Overige literatuur:

C. Hilbrink, 'In het belang van het Nederlandse volk...': over de medewerking van de ambtelijke wereld aan de Duitse bezettingspolitiek 1940-1945, Den Haag 1995;

C. Huurman, *Het spoorwegbedrijf in oorlogstijd, 1939-'45*, z.p., 2001;

J. Goudriaan, *Vriend en vijand, Herinneringen aan de Nederlandse Spoorwegen, 1938-1948*, Amsterdam 1961.