

Druppel op een gloelende plaat

Voedseltransporten voor de Hilversumse bevolking in de hongerwinter 1944/1945

door Robbert Korpershoek

De voedseltransporten tijdens de hongerwinter 1944-1945 voor de Hilversumse bevolking verzorgd door mannen van de Gemeentelijke Reinigingsdienst vormen een episode van onze geschiedenis die in de vergetelheid is geraakt.

In de donkerste periode van onze geschiedenis hebben chauffeurs en monteurs van deze dienst zich vrijwillig ingezet voor het welzijn van de Hilversumse bevolking! Ze toonden daarbij groot verantwoordelijkheidsgevoel en doorzettingsvermogen en namen risico's. Een algemene erkenning bleef echter uit. Met deze publicatie willen we meewerken aan enig eerherstel.

De auteur, Robbert Korpershoek (Hilversum, 1926), maakte als 18-jarige jongeman destijds enkele voedseltransporten mee. Hij was in de oorlog verder betrokken bij verzetswerk, waarover later ook werd gepubliceerd. Hij studeerde na de oorlog geologie (onderbroken door militaire dienst en stationering op Java van 1948-1950) en was vanaf 1953 bijna 40 jaar als geoloog werkzaam, waarvan lange tijd in Angola en Brazilië. Een sportieve man met rotsklimmen als grote passie. Op 60-jarige leeftijd (1986) liep hij nog de Marathon van Rio de Janeiro uit. Sinds 1992 woont hij in Zutphen en vond daar de tijd voor het uitgebreide onderzoek (er werden alleen al ruim 20 mensen geïnterviewd!) naar dit stukje Hilversumse geschiedenis. Een voor dit blad groot artikel, dat niettemin op ons verzoek zelfs nog werd gehalveerd. We zinnen nog op publikatie van een onverkorte versie van dit boeiende verhaal in een ander verband.

Arnhem

Het was een uur of vier die zondagmiddag dat ik ruw werd wakker geschud.

Parachutisten bij Arnhem! riep Anneke, mijn zus, 't Is net omgeroepen over de Engelse zender!

Bij Arnhem? Bestaat niet! Kom ik verdorie net vandaan!

We – de 60-jarige chauffeur Hannes Knopper en de 18-jarige monteur Harm van Doorn, van de Hilversumse Gemeente-Reiniging, en ikzelf, eveneens 18 jaar oud – waren die nacht jam wazen halen in Driel, in de Betuwe, niet ver van Arnhem. Vier ton jam, in kratten verpakt, en die hadden we allemaal in onze wagen moeten laden, en later, in Hilversum, weer moeten lossen, met de hand. Geen wonder dat we afgepeigerd waren.

Vanwege luchtgevaar overdag waren we de vorige avond na donker uit Hilversum vertrokken. Wegomleidingen, versperringen, controles, en autowrakken hadden ons opgehouden, en het was dus niet voor tienem dat we Arnhem bereikten, Arnhem en de brug, de brug die te ver zou blijken te zijn.

De bewaking daar was nerveus want er waren die dag luchtaanvallen geweest, vlakbij, en het was nog steeds onrustig in de lucht, met vliegtuiggeronk, zoeklichten en gedreun van afweergeschut. Als iemand alleen maar wat hard aan z'n sigaret trok, werd er meteen geschreeuwd van *Licht aus! Licht aus!* Maar ze lieten ons door na een vluchtige blik op onze 'Fahrschein'; onze 'roltrommelwagen', van de Hilversumse Gemeente-Reiniging, werd niet geïnspecteerd – en daarin zou zich gemakkelijk een stel commando's hebben kunnen verbergen.

Toen we, die nacht in Driel, eindelijk klaar waren met laden begon het in het oosten al te dagen. We besloten het erop te wagen en meteen naar Hilversum terug te keren. Alleen de eerste tien kilometer, over de kale rivierdijk, waren zonder enige dekking, maar we gokten erop dat de ochtendschemering ons bescherming zou bieden. Toch was het een opluchting de brug voor ons te zien opdoemen want het werd snel lichter. Ook ditmaal was daar van controle nauwelijks sprake, en toen de zon opkwam waren we al een flink eind voorbij Arnhem, veilig en wel in de bossen. Even na zevenen waren we terug in Hilver-



Een groepsfoto van het (niet voltallige) personeel van de Hilversumse Gemeente Reiniging in 1943. Voor een deel waren zij bij de voedseltransporten betrokken (*). De namenlijst is (nog) niet compleet. Het zijn op de voorste rij v.l.n.r. E. de Beer, G.H. Kleekamp* G.J. Makaske, S. Hofstee, P.C. Wijdekop, Ir. A.J. Gerritse, Joh. Knopper* J.A. de Bruin, H. Kuyser (?), J. van Essen, P. van Beek en A. Schouten. Op de tweede rij v.l.n.r. H. van Doorn* D. de Beer, A. Versteeg, W. Knollema* Geelkerken, M.L. de Jong* K. van Uchten, J. Puyk, onbekend., P. Burggraaf* P. Dijkman (?), onbekend, J. de Paauw Op de bovenste rij v.l.n.r. A. Bout, J. Ganzefles (?), A. Fokker, T. van Beek jr.* J. Puyk, T. Knoppert* A.G. Iesberts, J. Ganzefles, J.J. van Leuverden* J. Brundel, H. Poort, H. van der Straten, J.B. Altena* J. Strumpel, B. van Doorn, J. Termaten, L.Thoma en nog twee niet met name bekenden. In totaal deden zestien man van deze dienst mee aan de voedseltransporten, waarvan er tien konden worden aangeduid op deze foto. Daarnaast deden vier vrijwilligers mee van Publieke Werken.

Op de achtergrond een vuilnisauto van het zogenaamde 'roltrommeltype'. Bij gebrek aan benzine ging men al vroeg in de oorlog over op methaangas, geleverd door de Hilversumse rioolwaterzuivering. Zie de zes gasflessen op het dak boven het grootvuilruik (foto: H. van Doorn die samen met T. van Beek jr. en M.L. de Jong de informatie gaf voor deze foto).

sum, al was het niet voor tien dat we klaar waren met lossen en ons bed konden opzoeken.

Een heel vlotte reis dus. Maar toen ik hoorde dat we die luchtlandingen net waren misgelopen, kon ik me de haren wel uit het hoofd trekken: waren we toch maar in Driel gebleven...

Meer dan 100 voedseltransporten

Die rit naar Driel was niet het eerste van de meer dan honderd voedseltransporten die tijdens de Hongerwinter in opdracht van de Gemeente Hilversum zijn uitgevoerd. Al een week daarvoor was er boter gehaald vlakbij Zutphen, met drie vuilniswagens, want die zouden de Duitsers niet zo gauw in beslag nemen.

Bij de voedseltransporten zijn door de Gemeente-Reiniging vier vuilniswagens ingezet:

drie moderne 'roltrommelwagens' en één wagen van een wat ouder type. Voor korte afstanden werd af en toe gebruik gemaakt van gewone vrachtwagens, ook van de gemeente. Al deze voertuigen waren door benzinegebrek in het begin van de oorlog al aangepast voor gebruik van methaangas, want dat kon geleverd worden door de Hilversumse rioolwaterzuivering.

De hongerwinter voor de deur

Al geruime tijd voor de hongerwinter was de voedselsituatie in het Gooi kritiek. Dit gewest was ten onrechte aangewezen als een agrarisch gebied dat lagere toewijzingen nodig zou hebben dan de grote steden. Bovendien stokte de aanvoer doordat de Duitsers een groot deel van ons spoorwagematerieel en van ons vrachtwagen-

park hadden gevorderd, terwijl voor het restant daarvan, en voor de binnenscheepvaart, nauwelijks brandstof beschikbaar was. Binnenlands vervoer was dus het grote knelpunt. En daarbij kwam dat de Duitsers, in verband met een mogelijke invasie, het verboden hadden in het westen voedselvoorraden aan te leggen voor meer dan veertien dagen.

Veertien dagen? In juni '44 belegde de toenmalige burgemeester van Hilversum, de NSBer G.J.H. Fijn, een vergadering met andere autoriteiten uit het Gooi, met als onderwerp de voedselvoorziening, en daarbij bleek dat onze gemeente toen nog maar voor vijf of zes dagen meel, voor twee dagen suiker en voor één dag aardappelen in voorraad had, en helemaal geen peulvruchten. En de hongerwinter moest nog beginnen...

Dolle Dinsdag

Wie uiteindelijk het initiatief heeft genomen tot het uitvoeren van die voedseltransporten is niet bekend. Het was toen een chaotische tijd, vooral nadat de geallieerde legers eind juli uit hun bruggehoofd in Normandië waren gebroken, en tussen 8 en 20 augustus de Duitsers bij Falaise hadden omsingeld. In hoog tempo stormden ze daarna noordwaarts: 17 augustus Orléans, 20 augustus Fontainebleau, 25 augustus Parijs, 30 augustus Reims, 3 september Brussel, 4 september Antwerpen... over onze radio's hoorden we de mensen daar de *Brabançonne* zingen en *Madelon*, en hossen in de straten.

Het front van de Duitsers was gebroken, en paniek brak uit onder hun trawanten die dan ook bij treinen vol naar het oosten vluchtten. Dat onder die omstandigheden veel zaken nimmer gedocumenteerd zijn zal niemand verbazen. Maar hoe dan ook, begin september '44 was het besluit voor de voedseltransporten genomen.

Bijna kwam er nog een kink in de kabel. Op Dolle Dinsdag, 5 september, vorderden de Duitsers in Hilversum voor hun aftocht 'heim ins Reich' zeven vrachtwagens van Publieke Werken; die moesten later die dag gereed staan op de Gemeentewerf, mét chauffeurs. De wagens werden echter onklaar gemaakt en de chauffeurs doken onder, evenals de directeur van Publieke Werken, Ir. N.A. Felix en de adjunct-directeur, Ir. A.J. Gerritse. Voor maar een paar

dagen, dachten ze, de bevrijding stond immers voor de deur?

Toen de Duitsers de wagens kapot aantroffen, zonder chauffeur, wilden zij die sabotage 'tuchtig' straffen, en vroegen wie ervoor verantwoordelijk was. *Ik*, zei hoofdopzichter A. Korpershoek (mijn vader), die net was komen aanfietsen, *maar ik heb de zaak pas een half uur geleden overgenomen: de directeur is namelijk gevlucht*. Zelfs de Duitsers zagen in dat ze hem niets konden verwijten; ze beperkten zich ertoe een paar van de voertuigen weg te slepen. In de vuilniswagens waren ze niet geïnteresseerd: 'der Weg zurück' in een vuilniswagen, 'das ware ja zu toll', zelfs op Dolle Dinsdag.

Vorbereidingen

Meteen daarna werd begonnen met de voorbereidingen; hoofdopzichter Korpershoek kreeg de algemene leiding terwijl opzichter Kleekamp, tijdelijk hoofd van de Gemeente-Reiniging (ook zijn baas, de heer Hofstee, was ondergedoken) werd belast met de technische uitvoering. Hij liet de betrokken wagens grondig reviseren en van extra gascilinders voorzien. Hij heeft al de tijd dat de transporten duurden, tot maart '45, het zaakje draaiende weten te houden, gezien de omstandigheden een grote prestatie.

Omdat in september '44, toen de transporten begonnen, de militaire situatie zodanig was dat een ontmoeting met geallieerde troepen niet uitgesloten kon worden, werd besloten een tolk mee te sturen, en zo kwam het dat ik, ondergedoken student, bij deze transporten werd ingeschakeld; het eerste dat ik meemaakte was de boven beschreven rit naar de Betuwe.

Rotterdam

Een week later begeleidde ik een transport naar de Zaanstreek, een rit waarvan ik me niets bijzonders kan herinneren. Mijn derde en laatste tocht, van 26-27 september, naar Delft, Schiedam en Rotterdam, met twee 'roltrommelwagens', staat daarentegen in mijn geheugen gegrift!

We vertrokken na donker; een van de wagens ging rechtstreeks naar Rotterdam, maar de onze (met Jan van Leuverden als chauffeur en Rinus de Jong als monteur) moest eerst in Delft een ton puddingpoeder oppikken, bij de Calvéfabriek.



Van links naar rechts: 1. A. Korpershoek, hoofdopzichter en waarnemend directeur van PW en brandmeester. Een foto die net na een rit naar Drente in februari 1945 werd genomen. Spanning en uitputting zijn van zijn gezicht te lezen. 2. Tijmen van Beek sr, chauffeur en voorman. 3. Tijmen van Beek jr (van jongsaf Thomas genoemd ter onderscheiding van zijn vader), chauffeur en monteur. Hij maakte de beschieting mee op 8 november 1944 op weg naar Zoetermeer en beschreef dit in een verslag. 4. Opzichter PW en brandmeester N. Doornberg, die de leiding had over het transport dat in Utrecht vastliep tijdens de grote razzia aldaar op 7 oktober 1944. Het transport moest na veel bureaucratisch geharrewar overrichterzake terugkeren. Hij ging in 1954 met pensioen.

Daarmee klaar, reden we door naar Schiedam. Bij een wegomleiding misten we een afslag en kwamen terecht op een landweggetje door een weiland. Geschreeuw van een Duitse schildwacht maakte ons erop attent dat we middenin een mijnenveld zaten. We zijn toen terug gereden in ons eigen spoor, héél voorzichtig. Aan weerszijden uit de cabine hangend en turend in de duisternis, gaven De Jong en ik de nodige aanwijzingen aan Van Leuverden die door die grote trommel achter zich, geen zicht achteruit had. Die manoeuvre heeft ons hooguit tien minuten gekost, maar dat waren wel heel lange... De schildwacht wees ons op een bordje dat we in het donker niet hadden gezien, met 'Achtung! Minen!' Voor hetzelfde geld had-ie ons in de lucht laten vliegen, en al was het dan een mof, we hebben hem toch maar bedankt.

Een kip de man

Een volgende omleiding voerde ons over een boerenerf dat was afgesloten met een houten hek, vastgemaakt met een ketting voorzien van een hangslot. Van Leuverden belde aan bij de boerderij maar kreeg geen gehoor hoewel hij letterlijk de bel uit de deur trok. Ook bij de andere huizen vlakbij werd niet gereageerd toen we er aanbelden, op de ramen tikten en op de deuren bonkten. Iedereen geëvacueerd? Of vreesden ze een Duitse razzia? Toen we bij de wagen terugkwamen, had de Jong het hangslot gefor-

ceerd en was-ie bezig het hek te openen maar daar lag een volle jutezak voor. *Jesus! Moet je nou es kijken!* riep hij toen hij die wilde verwijderen: er zaten zes kippen in, met omgedraaide nekken, en ze waren nog warm – kennelijk hadden we een kippendief in z'n werk gestoord. Wat nu? Die kippen teruggeven aan de boer ging niet want die deed niet open, en ze achterlaten stond gelijk aan de misdaad belonen... Dat was voor ons dus mooi een kip de man, want de bemanning van de andere wagen moest méédeleer, eerlijk is eerlijk...

In Schiedam hebben we overnacht in een cafeetje aan de rand van de stad, zittend en liggend op stoelen. Ook anderen hadden daar hun toevlucht gezocht: Rinus de Jong herinnert zich *dat er een jongedame was, die ons nog even vermaakte door liederen te zingen staande op een tafel.*

De volgende ochtend hebben we eerst meel geladen in Schiedam en daarna bonen in Rotterdam, in de IJselhaven. De Duitsers waren daar net bezig met vernielingen: in alle kaden werden om de vijftig meter grote gaten gegraven waarin zware vliegtuigbommen werden geplaatst, en sommige van de kranen waren al opgeblazen, en veranderd in een wirwar van verwrongen staal. Terwijl we aan het laden waren, zagen we hoe een groot schip, de 'Salomé', aan de overkant van de Nieuwe Maas tot zinken werd gebracht, dwars voor de ingang van de Waalha-



Links: M.L. (Rinus) de Jong, chauffeur – monteur. Hij was (met de auteur) betrokken bij de tocht naar Rotterdam. De rit die bijna in een mijnenveld eindigde. Rechts: Piet Burggraaf maakte als rijder diverse voedseltransporten mee.



Links: Van het personeel van de Gemeente Reiniging was Harm van Doorn (chauffeur/monteur) de jongste die de transporten meemaakte. J. Knopper (rechts) was de oudste chauffeur. Hij maakte meer dan 30 ritten.

ven. We hoorden de doffe knallen van de explosies en zagen het water opspuiten tot boven de toppen van de masten, een dramatisch tafereel waarbij we volwassen Rotterdamse havenarbeiders hebben zien staan huilen en dat nog benadrukt werd door het stormachtige weer en door de donkere wolken die overjoegen.

Diezelfde middag zijn we teruggereken naar Hilversum, bij daglicht: vanwege de laaghangende bewolking en de zware regen waren luchtaanvallen niet te duchten. Bij de Duitse controlepost bij Voorburg werden we gedwongen een gewonde 'Fallschirmjager' mee te nemen naar het militaire hospitaal in Utrecht, een knaap van hooguit 23 jaar die echter al heel wat acties had meegemaakt: bij de Moerdijk, in mei 1940, en daarna in Joegoslavië, Rusland, Noord-Afrika, Italië en Frankrijk. Na Dolle Dinsdag was zijn eenheid ingezet in Noord-Brabant, als infanterie, in het meer dan 100 km wijde gat dat toen in de Duitse defensie was ontstaan. Bij de gevechten om de "Corridor" naar Nijmegen was hij bij Boxtel in z'n been geschoten, *von einem Franktireur*, vertelde hij verontwaardigd. *Wat verwacht je anders, na alles wat jullie ons hebben aangedaan?* vroeg ik hem, maar dat was boter aan de galg gesmeerd.

'Illegalen'

Tengevolge van de voortdurende beschietingen, kwam vrijwel het gehele wegvervoer lam te liggen. Van de weinige wagens die nog bleven rijden werd dankbaar gebruik gemaakt voor het

vervoer van post en passagiers, ook al was het meenemen van 'nederlandische Zivilisten strengstens verboden'.

Onder die passagiers waren soms ook 'illegalen' die dan verstopt werden in een ruimte tussen gascilinders waar ze van buitenaf onzichtbaar waren.

Zo ging er op dat transport naar Rotterdam een zekere Van Heijningen met ons mee, een ondergedoken politiemann uit Renkum die in het verzet zat; niet lang daarna hoorden we dat hij door de Sicherheitsdienst (SD) was gefusilleerd. Hetzelfde lot trof de illegale werker Jan Willem de Jong (schuilnaam van Kurt Levi Calo) die midden oktober met een van onze wagens is meegereken, ook naar Rotterdam: kort voor de Bevrijding werd hij daar doodgeschoten...

Front vastgelopen

Eind september '44 was het duidelijk dat het front was vastgelopen en dat ontmoetingen met geallieerde troepen niet meer waren te verwachten: een tolk was dus niet meer nodig. Verdere transporten heb ik dan ook niet meegemaakt, ook al omdat de tijd van de grote razzia's was aangebroken, en de jacht geopend was op mannen van 16 tot 60 jaar. Die razzia's vonden plaats vanaf medio september, in het zuiden, oosten en noorden van het land, en vanaf oktober ook in het westen. Alle gewone 'Ausweise' waren ongeldig geworden en alleen politie, brandweer, personen in Duitse dienst, en mensen werkzaam bij de gezondheidszorg of bij

voedselvoorziening kregen nog een vrijstelling.

Het personeel van de voedseltransporten ontving dus ook zo'n papier.

Fahrscheine

Ja, papieren, daar hielden de Duitsers van, papieren en stempels. Elk van onze wagens moest een 'Fahrschein' hebben, voor elke rit afzonderlijk, met vermelding van de namen en geboortedata van de bemanning. Alles in het Duits en ondertekend door burgemeester Fijn, of diens plaatsvervanger, en voorzien van een stempel van het 'Gemeentebestuur van Hilversum', en soms ook nog een van de 'Wehrmachtkommandantur' of van de 'Feldgendarmeerie'. Verder moest het reisdoel erop worden aangegeven, alsmede de aard van de lading: 'Kartoffeln, Kolonialwaren, Gemüse, Butter, Salz', enz. Vaak werd volstaan met alleen 'Lebensmittel'.

Van het begin af aan werd er met die 'Fahrscheine' gesjoemeld en werden er namen bijgevoegd of gewoon met de hand bijgeschreven, zodat er op één enkele wagen zo soms wel vijf of zes 'officiële' begeleiders waren. Vooral op de heenreis, met lege wagens, werden echter vaak ook zomaar stiekem mensen meegenomen, mensen die op 'hongertocht' gingen.

Razzia in Utrecht

In de archieven zijn gewoonlijk geen bijzonderheden terug te vinden over de transporten, maar er zijn uitzonderingen. Van dat op 7 oktober '44 naar Leiden en Den Haag is een handgeschreven rapport bewaard gebleven van de toen 55-jarige opzichter N. Doornberg, die er de leiding over had.

Dat transport, 's morgens om half vijf vertrokken, liep vast in Utrecht waar net die dag een grote razzia werd gehouden. Omdat de hoofdweg naar Utrecht gebombardeerd was, moest men een omweg maken over Baarn en Bilthoven. Na het in- en uitladen van de post bij het hoofdpstkantoor in Utrecht wilden ze de weg vervolgen. Maar ze kwamen de stad niet uit, want die was inmiddels afgegrensd. De 'Wehrmacht' ging die dag op jacht naar mannen van 18 tot 50 jaar, voor werk in Duitsland.

Doornberg is naar de 'Wehrmachtkommandantur' gegaan om permissie de reis te vervolgen maar werd daar verwezen naar de 'Staats-

politie' die echter niet bevoegd bleek te zijn om in te grijpen. De Ortskommandant, daarna gecontacteerd, weigerde elke medewerking. Tussen 10 en 11 uur die ochtend mocht niemand zich op straat bevinden, en op overtreders zou meteen worden geschoten; Doornberg en de zijnen hebben zich toen schuil moeten houden op het hoofdbureau van politie.

Toen ze weer op straat mochten, is het Doornberg gelukt een doorreisvergunning te krijgen van een zekere 'Hauptmann' Sigmund, echter alleen voor de bemanning. Bij een andere instantie bleek de 'Beauftragte' bereid te zijn ook zo'n document te verstrekken aan de passagiers, maar alleen aan de mannelijke: *Frauen brauchen keine Erlaubnis*. Omdat ze na vier uur die ochtend helemaal geen eten hadden gehad en de politie weigerde hun dat te geven, *omdat ze immers geen arrestanten waren*, heeft Doornberg ook nog moeite moeten doen om voeding los te krijgen bij het Rode Kruis.

Toen ze om half vier eindelijk probeerden te vertrekken kwamen ze wéér de stad niet uit: de 'Feldgendarmeerie' weigerde de vrouwelijke passagiers door te laten. Doornberg is daarop teruggaan naar de eerdergenoemde 'Beauftragte' en die bleek tenslotte bereid te zijn de dames het ontbrekende papier alsnog te verstrekken. Het was half zes dat ze eindelijk werden doorgelaten, en om half zeven waren ze terug bij af, in Hilversum...

Razzia in Hilversum

Op 23 oktober 's morgens vroeg werden twee wagens op weg naar de Kop van Noord-Holland door de Duitse controlepost op de Bussumergintweg teruggestuurd. Lont ruikend, heeft de bemanning niet alleen vrienden en kennissen gewaarschuwd maar ook meteen hoofdopzichter Korpershoek opgebeld die daarna telefonisch verder alarm heeft geslagen. Velen hebben daardoor tijds een schuilplaats kunnen opzoeken. De reeds vaker genoemde Harm van Doorn, bijvoorbeeld, heeft die dag doorgebracht in de smeerpuit van de werkplaats van de Gemeente Reiniging, en herinnert zich dat anderen zich toen verborgen hadden in de daar opgeslagen betonnen rioleringsbuizen.

Zelf heb ik, samen met een andere student, Joop van der Veere, zeker 36 uur verscholen ge-

zeten tussen de funderingen van de Riolwaterzuivering aan de Loosdrechtseweg. Zelfs in onze winterjassen zaten we, in die klamme spelonken, te verrekken van de kou, en we konden er geen hand voor ogen zien want electrisch licht was er niet, en van de 'knijpkat' die we bij ons hadden kreeg je alleen maar een lam handje. Honger kregen we ook, en al heel gauw, maar gelukkig kwam mijn toen 11 jaar oude broertje Anton ons die avond een pannetje eten brengen.

Door de kou en door de spanning kwam er niets van slapen. We konden dus weinig anders doen dan kletsen, eindeloos kletsen, maar dan wel zachtjes want het galmde zo in die gewelven. Kletsen vooral over de toekomst, over onze toekomst...

Joop studeerde economie, en was al derde- of vierdejaars, maar ikzelf had m'n draai nog niet gevonden. Eigenlijk had ik militair vlieger willen worden, beroeps, bij de Nederlandse luchtmacht, maar toen ik mijn eindexamen deed, in 1942, kon dat uiteraard niet, en daarom was ik maar vliegtuigbouw gaan doen, in Delft. In deze fase van de oorlog was de lust om beroeps militair te worden me echter vergaan, en wat die vliegtuigbouw aangaat, m'n hele leven slijten achter een tekentafel of in een fabriek? Dat zag ik eerlijk gezegd ook niet zitten, maar wat dan? *Joh*, zei Joop, *jij bent eigenlijk net het type voor geoloog*. Hij had jaren in Venezuela gewoond waar zijn vader voor de Shell werkte, had daar geologen meegemaakt, en wist dus waarover hij

het had. Geoloog ben ik dan ook geworden, en spijt heb ik daarvan nooit gehad.

Intussen hadden de Duitsers Hilversum uitgekamd, en 3.500 mannen opgepakt, van tussen de 17 en de 50 jaar, en naar het Sportpark gebracht; daaronder bevonden zich 22 brandweerlieden. Door hun familieleden gewaarschuwd is toen hoofdopzichter Korpershoek in zijn hoedanigheid van brandmeester, in vol ornaat, compleet met 'hoera-pet' naar Duits model, naar het Sportpark getogen. Daar is het hem gelukt de Duitse commandant ertoe te bewegen de vijf brandweermannen die nog niet naar Amersfoort waren afgevoerd vrij te laten, evenals een aantal andere gemeente-employés, ook *brandweer*. Dit alles met als argument de 'brandveiligheid' van de omroepstudio's, en van het in Hilversum gevestigde Duitse hoofdkwartier.

Velen zijn tijdens de razzia gewoon op straat opgepakt, zonder winterkleding. De volgende dag heeft een van de oedseltransportwagens, met een speciale Bescheinigung van de Feldgendarmerie, dekens en extra kleding naar het concentratiekamp Amersfoort gebracht, waar de slachtoffers inmiddels waren ondergebracht.

Chauffeur was de veteraan Hannes Knopper. De leiding berustte bij opzichter N. Doornberg – na zijn ervaringen op 7 oktober, in Utrecht, werd hij kennelijk geacht een soort 'troubleshooter' te zijn. Vermoedelijk was hij het die in Amersfoort toen de 17 nog gevangen brandweermannen ook heeft vrij gekregen.

Beschieting

De meest dramatische rit was wel die van 8 november '44, naar Zoetermeer; een rapport daarover, van de toen 27-jarige chauffeur-monteur 'Thomas' van Beek Jr, is nog voorhanden. Chauffeur van de wagen, GZ 32911, was de 34-jarige Teus Knoppert. Als passagiers gingen mee de adjunct-directeur van de Nutriciafabriek, L.J. Bolsius, en diens dienstbode, Nelly Hermes. Met z'n vieren zaten ze voorin, lekker knus. De fietsen van de passagiers gingen achter in de roltrommel.

Wegens een paar kleine reparaties werd het vertrek uitgesteld tot na zessen. Dat was wel laat, maar omdat het motregende en mistte, geen gunstig weer dus voor vliegen, hebben ze het



Bij de razzia in Hilversum op 23 oktober 1944 verstoppen heel veel mannen zich op de gekste plaatsen (impressie: Hans Almekinders).



De meest dramatische rit was die van 8 november 1944, toen vier Engelse jachtvliegtuigen bij Zoetermeer een vuilniswagen voor voedseltransport onder vuur namen (impressie: Hans Almekinders).

maar geriskeerd. Voorbij Utrecht volgden ze de weg langs de Oude Rijn waar bomenrijen enige beschutting boden, maar bij Bodegraven waagden ze zich op de kale nieuwe autoweg naar Zoetermeer. Dat was een misrekening: de mist trok snel op, en vlakbij Reeuwijk werden ze ontdekt door vier Engelse jachtvliegtuigen. Knoppert zag ze naderen, trapte op de rem en schreeuwde: *Weg wezen!* In paniek, over elkaar heen tuimelend, sprongen ze uit de cabine. *Terwijl ik radeloos kijk, waar naar toe, aldus Nelly, is er het verlossende gat, 'n eenmansput, waar ik*

helemaal in verdwijn, tot aan m'n kuiten in de modder. Ook de anderen vonden zo een goed heenkomen: toen één van de toestellen inderdaad aanviel, zaten ze alle vier, angstig ineengedoken, in de 'Deckungslöcher' die overal langs de wegen waren gegraven. Het vliegtuig vloog rakelings over hen heen, en het *loeiende geluid* ervan en *het getik van de kogels* zijn Nelly altijd bijgebleven.

De schade bleek mee te vallen: veel gaten in het plaatwerk maar alleen de gasinstallatie was serieus geraakt, en buiten werking gesteld. Toen

Van Beek aan een noodreparatie begon, besloten de passagiers verder te gaan op de fiets want het was nog maar achttien kilometer tot aan Zoetermeer. De halfdoorgeschoten voorvork van Nelly's rijwiel hebben ze echter eerst moeten laten repareren, bij een smid in Waddinxveen. Voor haar aan flarden geschoten achterband was er geen remedie: ze moest verder op de velg.

Een half uur later, toen Van Beek bijna klaar was, riep Knoppert: *Ze komen terug!* Opnieuw doken de twee mannen in de dekkingsgaten, net op tijd. Ditmaal lieten de jagers er geen gras over groeien: elk van de vier deed vijf aanvallen, daarbij vurend met alles wat ze hadden.

Ze lieten een rokende puinhoop achter. Het voorste deel van de wagen brandde geheel uit terwijl het achterste was veranderd in een verwrongen massa staal. Een vlakbij wonende boer, die de sleepketting wilde inpikken, brandde lelijk z'n vingers, en daar hebben ze toen ondanks alles toch nog plezier om gehad, of althans leedvermaak.

Knoppert en van Beek zijn teruggelopen naar Bodegraven, en hadden het geluk daar een lift te krijgen met een ambulance op weg naar Laren. Nog diezelfde avond waren ze thuis.

Arrestaties

Op de transporten werd voor eigen rekening van de bemanning een beperkte hoeveelheid voedsel ingekocht die na terugkeer werd verdeeld; daarbij werden dan steeds twee porties achtergehouden voor de ondergedoken directeurs van Publieke Werken, de heren Felix en Gerritse, die als nummers 1 en 2 op de distributielijst stonden, en nog steeds gezocht werden door de 'Sicherheidsdienst', kortweg 'SD'. Dat muisje had een staartje: omstreeks eind oktober 1944 werden de heren Korpershoek, mijn vader, en Klarenbeek gearresteerd.

Dat van die nummers 1 en 2 was de 'SD' ter ore gekomen, en vermoedend hoe de vork in de steel zat heeft die een onderzoek ingesteld. De Politie wist er echter van en heeft Korpershoek getipt. Die besloot daarop bij de eerstvolgende verdeling het aandeel van de directieleden toe te wijzen aan een tweetal behoeftige gezinnen, door bemiddeling van zijn collega, opzichter T. Klarenbeek. De betrokkenen werden geïn-



Nelly Hermes, in dienst bij de fam. Bolsius, maakte op 8 november 1944 de beschieting mee bij Zoetermeer. Als mw. P.H.A. Caspers-Hermes kon ze het avontuur navertellen.

strueerd wat te zeggen bij een eventuele onder-vraging.

Het was tegen achten 's avonds toen er bij ons gebeld werd. Niets ongewoons, die dagen, want in verband met die transporten hadden we veel aanloop. Ditmaal was het echter slecht volk: de toen beruchte 'Vliegende Brigade' van de Landwacht, bestaande uit de NSBers Stavast, Reuter en Van Drie. Ze doorzochten ons huis maar vonden niet het grote wild waarop ze gehoopt hadden, en namen mijn vader mee naar het politiebureau, voor een verhoor. De heer Klarenbeek zat daar inmiddels ook al vast. De twee 'verdachten' werden afzonderlijk verhoord, maar hadden van tevoren de nodige afspraken gemaakt en vielen niet door de mand. Bij elk transport, zeiden ze, werden twee porties achtergehouden voor behoeftige gezinnen, en ze noemden de namen. Nog diezelfde avond werden de betrokkenen door de Landwacht ondervraagd maar ze wisten de antwoorden, en zo liep alles met een sisser af.

Steeds meer passagiers

Geleidelijk aan werden er steeds meer passagiers, waaronder veel kinderen, meegenomen naar delen van het land waar aan voedsel nog geen gebrek was.

Zo is de toen 14-jarige Rob H. Leenderts, nu woonachtig in Garminge (Dr) maar afkomstig uit Bussum, in de herfst van 1944 naar het noorden meegereisd, samen met een zusje van 12, twee broertjes van 5 en 3, en een stuk of twintig andere kinderen. Als noodrantsoen kregen de Leenderts kinderen drie-in-de-pan mee die hun moeder van haar laatste restjes meel gebakken had; ze werden afgezet in Hooghalen vanwaar ze met

een 'Wehrmachtrentje' mee mochten naar Beilen waar ze zouden worden ondergebracht. Onderweg hebben de Duitse soldaten die de trein begeleidden, hun drie-in-de-pan afgepakt en opgepeuzeld. Vijftig jaar later was de heer Leenders daar nòg verontwaardigd over.

Omstreeks dezelfde tijd is de toen 17-jarige Willem Keizer uit Hilversum, samen met zijn moeder, met een van de transporten meegereeden tot Nunspeet. Daar vandaan zijn ze verder gegaan naar Vriezenveen, op fietsen met houten banden. Pas na de Bevrijding zijn ze teruggekeerd.

Kort daarna is de toen 14-jarige Gerard Reuvers met een Hilversumse vuilniswagen naar Overijssel vertrokken, samen met zijn vader (een ondergedoken spoorwegman), zijn moeder en drie zusjes, van 3, 10 en 20 jaar; zijn twee broers, van 18 en 21, en rijp voor de 'Arbeitseinsatz', moesten achterblijven, in verband met eventuele controles onderweg. De Reuvers werden thuis in Amersfoort opgehaald, na donker, op 5 december, en van die datum is de heer Reuvers zeker want het was 'pakjesavond', en ondanks alle ellende hadden ze daar toch nog iets aan gedaan. Ze werden afgezet bij Nieuwleusen, tussen Zwolle en Meppel, want hun reisdoel was Slagharen, het geboortedorp van hun moeder.



Een van de drie vuilniswagens van het roltrommeltype van de gemeente Hilversum, aangeschaft rond 1938. In de hongervinter werden deze auto's voor voedseltransporten voor de Hilversumse bevolking ingezet. Tevens werden daarbij talloze Hilversummers geëvacueerd. Een van de drie auto's werd bij een beschieting door Engelse jachtvliegtuigen totaal vernield. Dit is een van de twee overgebleven auto's, die na de oorlog nog jarenlang dienst deden (foto: Streekarchief Hilversum).

Met koffers zeulend, hebben ze een kilometer of vijftien moeten lopen, waarna ze een lift kregen tot Slagharen, met een paard-en-wagen.

Pas in Juni '45, een maand na de Bevrijding, konden ze naar Amersfoort terugkeren.

'Zivilisten'

Dat vervoer van passagiers zinde de Duitsers helemaal niet, zoals blijkt uit de brandbrief die de Wehrmachtkommandant van Hilversum begin Januari aan de burgemeester richtte, hem verwijtend dat er nog steeds *niederlandische Zivilisten in grosser Zahl* met de transporten meereeden, soms nota bene onder politiebegeleiding. Daarom zouden de Fahrscheine voortaan alleen nog maar afgegeven mogen worden door Duitse autoriteiten, terwijl in elk voertuig een plakkaat aangebracht moest worden met het opschrift: *Het is ons ten strengste verboden om passagiers mede te nemen*.

In zijn antwoord beweerde de burgemeester dat het vervoer van passagiers tot het minimum beperkt was gebleven, en dat het toeval was dat er eens een politiemann was meegegaan; hij wees erop op dat de wagens soms juist door Duitse controleposten gedwongen werden passagiers mee te nemen; niettemin zou hij de bewuste plakkaaten laten aanbrengen.

Evacuatie

In werkelijkheid vond het vervoeren van passagiers plaats op steeds grotere schaal, en kreeg het steeds meer een georganiseerd karakter. Bij elkaar moeten er honderden mensen, vooral kinderen, geëvacueerd zijn naar het oosten en het noorden van het land.

Zo gingen er op 15 december twee wagens naar Leeuwarden, met samen 45 a 50 passagiers aan boord, grotendeels kinderen, opeengepropt in de roltrommels; als begeleiding gingen mee een marechaussee, en een gereformeerde dominee die vergezeld was van zijn vrouw. Op de brug bij Zwolle werden de wagens door de Duitsers tegengehouden maar uiteindelijk doorgelaten nadat de marechaussee hun ervan had overtuigd dat het een officiële evacuatie van kinderen betrof. Tot de passagiers behoorden echter ook enkele volwassenen zoals de toen 31-jarige Ep H. Rekker uit Hilversum en diens vrouw Juultje; tijdens de controle op de



Bij de evacuatie ging het vooral om grote groepen kinderen (impressie: Hans Almekinders).

brug heeft Ep zich schuil moeten houden achter de kinderwagen van hun toen een half jaar oude zoontje Ben, vermoedelijk de jongste van alle passagiers.

De hygiënische toestanden onderweg lieten te wensen over: mevrouw A. (Toosje) van Hoogewoud-van Gelder (nu woonachtig in Huizen), die de rit meemaakte, samen met haar moeder, een 14-jarige broer en een 11-jarig zusje, herinnert zich dat er geen sanitaire stops gemaakt konden worden zodat ze zich hebben moeten behelpen met een po. De domineesvrouw deed niets dan zeuren over de stank terwijl de dominee af en toe maar wat eau-de-cologne liet rondspreken. Om twaalf uur 's nachts zongen de kinderen, ondanks alles, toch nog even *Lang zal ze leven*: de dag die begon was Toosje's achtste verjaardag...

Vanaf midden december '44 zijn er veel transporten geweest naar de Kop van Overijssel en naar Drente, om aardappelen te halen voor de gaarkeuken.

Kinderen op transport

Met een daarvan zijn een heleboel kinderen – zeker twintig – weggebracht naar Ruinen. Een van hen was Marianna Kool (nu Mw. M.Kool-Schinkel), toen 14 jaar oud, die zich daarvoor, samen met een buurmeisje, had opgegeven na een oproep in de 'Gooi- & Eemlander'.

Voor het vertrek werden de kinderen gekeurd en doorgelicht, in Ons Gebouw. Marianna, die enkele jaren tevoren in een sanatorium had gelegen, met een vlekje op m'n long, mocht mee,

haar buurmeisje niet. Er waren twee begeleiders, en aan het begin van de rit deelden die brood uit – dat hadden de kinderen in dagen niet geproefd.

Bij de IJsselbrug bij Zwolle was een Duitse auto van het talud afgegleden, en moest de vuilnisauto die helpen lostrekken; toen de chauffeur weigerde, dreigden de Duitsers zijn banden lek te schieten maar ze zagen daarvan af toen ze merkten dat er kinderen in de wagen zaten. De chauffeur werd echter wel gedwongen alsnog die Duitse auto te helpen maar mocht de reis voortzetten nadat de sleepketting was gebroken. In Ruinen werden de kinderen afgezet bij de pastorie, en vandaar uit verdeeld over de verschillende gastgezinnen. Zelfs nu nog gaat Mevrouw Schinkel daar af en toe naar want *zoiets dóet je toch wat*.

Met een ander transport is de toen 11-jarige Jantje van den Berge, uit Hilversum, naar Twente geëvacueerd, samen met *toch wel een stuk of dertig* andere kinderen. Omdat hij zo verschrikkelijk mager was, had de huisarts hem ervoor ingeschreven; hij moest zich melden in 'Ons Gebouw' aan de Havenstraat. De kinderen werden



Marianna Kool werd samen met 20 andere kinderen geëvacueerd met een vuilnisauto en liefdevol opgevangen in Ruinen door de fam. Duinkerken. Op de foto zit ze vooraan, tweede van rechts, temidden van het pleeggezin.



Op voorschrift van de huisarts werd Jantje van den Berge in de hongerwinter geëvacueerd met een 'rol-trommeltransport'. Een foto (!) uit 1946. Rechts: Jan van den Berge vijf-tig jaar later op bezoek bij zijn voormalige pleegmoeder, "Oma Nijland" in Markelo. Foto: september 1994.



over twee vuilniswagens verdeeld, met stro op de vloer voor comfort en warmte; ze vertrokken na donker. In Deventer, waar ze later die avond aankwamen, hebben ze de verdere nacht geslapen in een school naast het spoor. De volgende dag reisden ze verder, in twee boerenwagens, via Holten naar Markelo. Onderweg moesten ze een keer stoppen en witte vlaggen uitsteken wegens luchtgevaar...

Begin februari '45 moet het transport hebben plaatsgevonden waarmee de 12-jarige Jopie Karres (nu: Mw. Jos Renes-Karres) uit Hilversum was uitverkoren om als hongerkind te worden geëvacueerd, door tussenkomst van de huisarts. Ze werd door haar ouders weggebracht van de Orionlaan, waar ze woonde, naar Ons Gebouw. Drie kilometer lopen, op een lege maag...

Toen de vuilniswagen eindelijk voorreed, moesten de kinderen daarin gaan zitten op de met stro bedekte vloer, *de benen wijd, zodat vóór je weer een kind zat, zo werd de ruimte zo goed mogelijk benut*. Tijdens de lange, donkere rit naar Zwolle, moesten ze zich stil houden: *vuilnis praat niet...*

In Zwolle werden ze afgezet bij een school waar ze moesten slapen op de houten vloer. De volgende ochtend bleken haar warme wollen sokken gestolen te zijn...

Met het oog op luizen zouden de kinderen worden kaalgeschoren: *Ik begon te huilen. De zuster hoorde dat ik Karres heette en zei dat de longarts, waar ze mee werkte, dezelfde naam had. Toen keek ze m'n haar na en hoefde ik niet, tot mijn grote blijdschap.*

Nog diezelfde ochtend gingen de kinderen

van Zwolle met een paard-en-wagen door naar Radewijk, vlakbij de Duitse grens. Bij Dedemsvaart werden ze beschoten door twee Engelse vliegtuigen, en moesten ze dekking zoeken in een greppel: *Ik zie nóg het grind opspatten van de kogels*. In Radewijk werd Jopie liefderijk opgevangen in het gezin van Lichtenberg, een herboer. Wat haar, komende uit een gezin waar door razzia's en onderduikers en verzetswerk de spanningen behoorlijk opgelopen waren, daar het meeste opviel was de vredige sfeer die er in dat huis heerste. Maar twee maanden later, vlak voor de Bevrijding, werd haar vader niet ver daarvandaan opgepakt met spionagemateriaal in zijn bezit, en meteen gefusilleerd...

De twee laatst transporten waarvan gegevens bekend zijn waren die van 12 en 18 februari, beide met twee wagens, naar Willemsoord, in Drenthe, waar in totaal 14 ton aardappelen opgehaald moest worden. Opmerkelijk is dat de Duitsers nu opeens wél toestonden dat er passagiers meegingen: op een van de Fahrscheine zijn met potlood, en in wat op een Duits handschrift lijkt, *26 Kinder en Ehepaar und 2 Kinder* bijgeschreven, en op een ander *21 Kinder*.

Bezuidenhout

Veel transporten zullen er nadien niet geweest zijn, zeker niet na 3 maart toen het rampzalige bombardement op het Bezuidenhoutkwartier in Den Haag plaatsvond en politie, brandweer en geneeskundige diensten van wat nu de Randstad heet, gemobiliseerd werden om daar de helpende hand te bieden. Daarbij werd ook personeel van de voedseltransporten ingeschakeld.



Jopie Karres in de zomer van 1944 met haar vader. Ze werd in februari 1945 met andere kinderen geëvacueerd naar Radewijk bij de Duitse grens en daar opgevangen bij een hereboer. Haar vader werd daar niet ver vandaan – nog geen maand voor de bevrijding – opgepakt met spionagemateriaal en ter plekke gefusilleerd.

Drie Hilversumse brandweerwagens zijn toen uitgerukt, twee van de gemeente, onder commando van de brandmeesters Doornberg en Korpershoek, en één van de NSF. Na drie dagen keerden ze terug, uitgeput, en emotioneel aangeslagen door de verschrikkingen die ze hadden meegemaakt: enorme vuurzeeën, ontploffingen, instortende gebouwen, kermende gewonden, verminkte lijken, van alles berooide vluchtelingen en exploderende V-1's... Wat die laatste betreft, ze maakten een knetterend geluid dat je al van verre kon horen, en als dat stopte wist je dat ze vlakbij zouden neerkomen. 'Thomas' van Beek vertelt dat toen zo'n ding naderde en de motor ervan afsloeg, brandmeester Doornberg riep: *Rennen!*, waarop ze zich met z'n allen uit de voeten maakten. Ze voelden een harde klap in de rug, van de luchtdruk, maar kwamen er heelhuids vanaf, evenals de ploeg van brandmeester Korpershoek, die zich op een stand van het inslagpunt bevond. Een vlakbij ingezette ploeg van de Haagse brandweer werd in één klap gedood, tot de laatste man...

Kort daarna, tussen 7 en 24 maart, barstten de laatste geallieerde offensieven los, diep Duitsland in, met tevens een speerpunt naar de Achterhoek. In de chaotische situatie die ontstond waren verdere voedseltransporten niet mogelijk.

Dieptepunt

De voedselsituatie in het westen van het land had nu een dramatisch dieptepunt bereikt. De



Binnie Rekker (foto hierboven), geboren 31 mei 1944, was waarschijnlijk de jongste passagier die met de voedseltransporten werd geëvacueerd.

gaarkeukens in Hilversum kregen een toewijzing van 1 kg aardappelen, 150 gram peulvruchtenmeel, 20 gram olie, 9,7 gram vleesch, 20 gram zout, 17,4 gram aardappelmeel, in totaal dus 1217,1 gram voedsel, per persoon, per week, oftewel 194 gram per persoon per dag, en vaak waren zelfs deze hoeveelheden niet beschikbaar. Je kreeg één maaltijd per dag, gewoonlijk een waterig soepje, voor velen het enige wat ze binnen kregen... In Huizen, toen eigenlijk nog een plattelandsgemeente, was men er nauwelijks beter aan toe, met 130 gram aardappelen en 118 gram brood per persoon, per dag.

Druppel?

Hebben – afgezien van de evacuatie van kinderen – die voedseltransporten eigenlijk wel zin gehad?

In totaal zijn er tussen de 112 en 148 ritten tot een goed einde gebracht hetgeen overeenkomt met een aanvoer van 392 tot 518 ton voedsel, oftewel tussen de 5,6 en 7,4 kg voor elk van de toen 70.000 inwoners van Hilversum, man, vrouw of kind. Over een periode van acht maanden, van het begin van de transporten tot aan de Bevrijding, is dat 23 tot 31 gram per persoon per dag – niet meer dan een druppel op een gloeiende plaat...

Maar je kunt het ook anders bekijken: gerekend naar de rantsoenen waarop we gedurende de laatste twee, drie maanden van de oorlog hebben moeten overleven, nog geen 200 gram

voedsel per persoon per dag, betekende genoemde aanvoer, voor de hele bevolking van Hilversum, vier tot vijf weken lang elke dag althans een soepje – te weinig wellicht om van te leven, maar net teveel om dood te gaan.

Een druppel op een gloeiende plaat dus, dat wel – maar er zijn misschien tòch enkele levens mee gered...

Zutphen
Juni-oktober 1994

bron: 'Fahrscheine'; van lang niet alle ritten zijn deze documenten bewaard gebleven. Het werkelijke aantal ritten lag hoger. Mogelijk waren er ook meer bestemmingen.

Bij de voedseltransporten in de hongerwinter betrokken gemeentepersoneel (PW – Publieke Werken; GR – Gemeente Reiniging; B – Brandweer; * nog in leven)

Naam	g.b.jaar	ritten	functie
Altena J.B.	1911	32	chauffeur GR, B
Beek jr Th. v.	1916*	15	chauffeur-monteur GR, B
Beek sr Th. v.	1884	6	chauffeur GR
Boer, M. de	1889	5	GR?
Burggraaf, P.	1894	17	grondwerker GR
Dalen J.T. van	1902	13	arbeider GR, B
Doorn, H. van	1926*	5	chauffeur-monteur GR
Doornberg, N.	1889	4	opz. PW, brandmeester
Ekkeveld, L.P.	1905	3	commies PW
Hogenbirk, F.	1888	4	PW?
Jong, J. de	1899	1?	GR?
Jong, M.L. de	1923*	5	GR
Kleekamp, G.H.	1902*	1	techn. transportl., wnd. hoofd GR
Knollema, W.	1918	19	chauffeur-monteur GR, B
Knopper, J.	1884	31	chauffeur GR, B
Knoppert, T.	1905	35	chauffeur GR, B
Korpershoek, A.	1891	9	alg. transportl. wnd. dir. PW
Leuverden J. v.	1906	20	chauffeur GR, B
Stroeven, P.H.	1905	2	administrateur PW
Veer, A.	1884	13	chauffeur-monteur GR?

Reisdoelen voedseltransporten uitgevoerd door Publieke Werken voor de gemeente Hilversum gedurende de hongerwinter (1944-1945)

- 1–Amersfoort
- 2–Amsterdam
- 3–Breukelen
- 4–Bussum
- 5–Delft
- 6–Deventer
- 7–Driel
- 8–Gouda
- 9–Den Haag
- 10–Hoogeveen
- 11–Hoorn
- 12–Leeuwarden
- 13–Medemblik
- 14–Meppel
- 15–Muiden
- 16–Nederhorst den Berg
- 17–Nieuwe Niedorp
- 18–Nijeveen
- 19–Noorden
- 20–Nunspeet
- 21–Oudkarspel
- 22–Putten
- 23–Rotterdam
- 24–Schiedam
- 25–Soest
- 26–Uitgeest
- 27–Uithoorn
- 28–Utrecht
- 29–Vollenhove
- 30–Waverveen
- 31–Westzaan
- 32–Willemsoord
- 33–Winkel
- 34–Wormerveer
- 35–Zaandam
- 36–Zaandijk
- 37–Zoetermeer
- 38–Zutphen

