



Dirk Mulder

Buitengewone transporten

**Deportaties van Joden, Roma en Sinti
uit Nederland, 1940-1945**

INHOUD

1	Transportbeelden	9	4	De eerste deportatietrein naar Auschwitz	55
	<i>Het meisje tussen de wagondeuren</i>	11		<i>De oplossing van het Jodenvraagstuk</i>	57
	<i>Gemmekers museumplan</i>	13		<i>Een zichzelf versterkend proces</i>	58
	<i>Es ware eine Pracht!</i>	15		<i>Wannseeconferentie</i>	59
	<i>De trein</i>	17		<i>Een prestigezaak</i>	61
2	Van fluwelen handschoen tot Mauthausen	19		<i>De ellende is onbeschrijfelijk</i>	64
	<i>Het leven gaat voort</i>	21		<i>Weeskinderen</i>	65
	<i>Ariërverklaring</i>	23		<i>Ontvangen door Himmler</i>	67
	<i>Aanmeldingsplicht</i>	26	5	Een deportatiemachinerie op de Drentse hei	71
	<i>Legesverordening</i>	27		<i>Razzia's</i>	73
	<i>Panische angst voor Mauthausen</i>	29		<i>Binnenkomende transporten</i>	75
	<i>De Joodse Raad</i>	31		<i>Een goed geoliede machinerie</i>	77
	<i>Bereidwillige helpers</i>	33		<i>Het grootste feest ooit gevierd</i>	79
	<i>Tegenwerkende medewerking of meewerkende tegenwerking</i>	34		<i>Gentleman-boef of moordenaar met handschoenen</i>	81
3	Op weg naar Westerbork	37		<i>Het aantal is heilig</i>	83
	<i>Ontrechting</i>	39		<i>Het leven als een loterijspel</i>	84
	<i>Joodse scholen</i>	41		<i>Een gebroken been</i>	86
	<i>De Jodenster</i>	43		<i>Een eigen spoorverbinding</i>	89
	<i>Arbeitseinsatz</i>	45	6	Nederland wordt leeggemaakt	93
	<i>Naar de werkkampen</i>	47		<i>Een uitzonderlijke periode</i>	95
	<i>Met inzet van de politie</i>	49		<i>Alles is zo hopeloos</i>	96
	<i>Het einde van een kille</i>	51		<i>De provincies 'Judenrein'</i>	99
				<i>Grote razzia's in Amsterdam</i>	100
				<i>Een edel transport</i>	102
				<i>Grote deining in het kamp</i>	104
				<i>Ontruimingstransporten</i>	105
				<i>De rollen lijken omgekeerd</i>	108

7 NS en de buitengewone treinen	111	10 De Jeudentraain	165
<i>Aanwijzingen</i>	112	<i>Over de grens</i>	173
<i>Het eerst aangewezen vervoermiddel</i>	113	<i>De trein ging weer verder</i>	177
<i>Buitengewone treinen</i>	115	<i>Umsiedlungtransporte</i>	179
<i>Een mengelmoes aan rijtuigen en wagens</i>	117	<i>Reichsbahn en haar treinen</i>	181
<i>Het geheim van een koersbord</i>	119		
<i>Dagorder</i>	121	11 Met onbekende bestemming	
<i>Het Jodenvervoer</i>	123	vertrokken	185
<i>Na de oorlog</i>	125	<i>Sonderzüge</i>	187
		<i>Profijtelijke transporten</i>	189
8 Tussen hoop en wanhoop	127	<i>Gevarieerd beeld</i>	191
<i>Het eerste slachtoffer</i>	130	<i>Die Judenfrage ist gelöst</i>	193
<i>Tot nader order</i>	132	<i>Transporten van elders</i>	194
<i>Schijnwereld</i>	133	<i>Auschwitz-Birkenau</i>	195
<i>Het beste ziekenhuis in Nederland</i>	135	<i>Sobibor</i>	197
<i>Jüdische Presse Agentur</i>	137	<i>Theresienstadt</i>	199
<i>Berichten uit het Oosten</i>	139	<i>Bergen-Belsen</i>	201
<i>Vernietiging? Dwaasheid!</i>	142		
<i>Psychisch veiligheidsventiel</i>	143	12 Het laatste halfjaar	205
<i>Het slimme onbewuste</i>	145	<i>De Spoorwegstaking</i>	206
		<i>De laatste trein</i>	209
9 De dag van het transport	147	<i>Dodenmarsen</i>	211
<i>Niet te beschrijven</i>	149	<i>De spooktrein</i>	213
<i>Onder doodse stilte</i>	151	<i>Ze bleven rijden</i>	214
<i>Gemeen werk</i>	153	<i>We zijn weer thuis</i>	216
<i>Ontruiming Het Apeldoornsche Bosch,</i>		<i>De leegte was groot</i>	217
<i>21-22 januari 1943</i>	155		
<i>Het kindertransport, 8 juni 1943</i>	159		
<i>Het ziekentransport, 8 februari 1944</i>	161		
<i>Het zigeunertransport, 19 mei 1944</i>	163		

13 Opmaken van de balans	219	15 Tachtig jaar later	255
<i>Administratie</i>	221	<i>Commitment</i>	257
<i>Afgeronde aantallen</i>	223	<i>Een moreel gebaar</i>	259
<i>Aantal transporten</i>	225	<i>Onbeduidende ambtenaren</i>	261
<i>Het beeld van de transporten</i>	226	<i>Slechts opdrachten uitgevoerd</i>	265
<i>Het was niet altijd hetzelfde</i>	229	<i>Zug der Erinnerung</i>	266
<i>Tweeslachtig karakter</i>	231		
<i>Er is niet één Westerbork</i>	233	16 Het Kamp en de Trein	269
		<i>Wij moesten de Joden niet</i>	271
14 De wagen als icoon	235	<i>Overlevingskansen</i>	272
<i>De rails kwamen terug</i>	237	<i>Onvermogen</i>	274
<i>Weinig herinnert aan berucht verleden</i>	238	<i>Ondragelijke angst</i>	276
<i>De oorlog als verzetsperiode</i>	239	<i>Onvoltooid verleden tijd</i>	279
<i>Kentering</i>	241		
<i>De Auschwitztentoonstelling</i>	245	17 De transporten	281
<i>De wagen als metafoor</i>	247		
<i>De wagen als enscenering</i>	249	Nawoord	286
<i>In ensemble</i>	251		
		Verantwoording	291
		<i>Noten</i>	291
		<i>Archieven</i>	311
		<i>Literatuur</i>	312
		<i>Fotoverantwoording</i>	319

1

TRANSPORTBEELDEN

Het lijkt op een georganiseerde vakantiereis met de trein. Het is druk op het perron. Mensen komen in kleine groepjes aan, een koffer of tas in de hand. Op een kar ligt de rest van de bagage, door de kruier naar de trein gebracht. Mensen nemen afscheid van elkaar. Hier en daar een laatste groet met een zwaaiende arm. De plaatsen zijn gereserveerd, mensen zien we soms wat verdwaald rondkijken. Een behulpzame medewerker brengt hen naar de juiste wagen. Er is met krijt een nummer op aangebracht. Alles gaat in grote rust, van gehaast is geen sprake ondanks de drukte met veel mensen. Af en toe zien we de geüniformeerde groepsleiding wat met elkaar overleggen maar veel werk hebben ze niet te doen. Een hond loopt los om hen heen, waarschijnlijk staat zijn baasje erbij. De heren staan er ontspannen bij, blijkbaar verloopt alles naar wens.

Op de volgende beelden zien we de ingestapte passagiers. Zij hebben hun plaatsje in de personenrijtuigen gevonden en wuiven vanachter het raam naar de achterblijvers. Wel merkwaardig is dat er ook mensen in goederenwagens zitten. Maar er liggen matrassen op de vloer en er is alle ruimte voor mens en bagage. Aan de gezichtsuitdrukking van de treinreizigers valt niet af te lezen dat er iets bijzonders aan de hand is waarover men zich zorgen zou moeten maken. Integendeel, er heerst kalmte en een bijna serene rust. Tot op het laatste moment worden tussen passagiers en achterblijvers afscheidsgroeten uitgewisseld en hier en daar nog een bericht of boodschap doorgegeven.

We zien ook nog even weer de mensen die blijkbaar de leiding hebben. Ze staan in een groepje bijeen. Een van hen heeft een stapel papieren in de hand. Hij voegt er af en toe wat aan toe maar te zien is ook dat hij doorhalingen maakt. Vervolgens zet de man naast hem een handtekening. De administratie is in orde, zo lijkt het. De wagendeuren kunnen gesloten worden. De camera laat dit zien en blijft even hangen bij een meisje met een hoofddoek. Vlak voordat de deuren zich sluiten kijkt ze verwonderd maar met een open blik naar buiten. Nog eenmaal zien we de leiding langs de gesloten wagens lopen. De loslopende hond drentelt met hen mee. Het lijkt een laatste controle. Alles is blijkbaar in orde bevonden, want even later zijn er beelden van stoom en rollende treinwielen. Als het beeld omhoog gaat zien we de vertrekkende trein zich verwijderen. Uit een enkel geopend raam en uit de bovenlichten van de goederenwagens zwaaien nog armen een laatste groet. Na in de verte een flauwe bocht te hebben genomen, raakt de trein uit zicht. De film is afgelopen.¹

Het is opvallend dat deze beelden een geheel andere uitleg kregen dan de opdrachtgever bedoeld heeft toen ze in de rechtszaal werden gebruikt. Voor het eerst gebeurde dat een paar jaar nadat de film was gemaakt, en wel in het proces tegen Hanns Albin Rauter in 1948. Deze Oostenrijker was tijdens de Duitse bezetting van ons land een van de hoogste nazileiders. De *Höhere SS- und Polizeiführer* Rauter was de man die het hele politieapparaat aanstuurde maar ook belast was met de vervolging en deportatie van de Joden in Nederland. Niet de eerste de beste dus en dat werd gedurende zijn proces ook duidelijk: hij kreeg de doodstraf. Een bewijsmiddel daarvoor waren de genoemde filmbeelden. In het proces tegen hem stemde procureur-fiscaal Van Tuyll met de doodstraf in, mede omdat hij ervan overtuigd was dat Rauter wist van het lot van de Joden. 'Immers, de Joden werden weggevoerd in goederentreinen, opgepakt als haringen, zonder levensmiddelen, in weer en wind, reizen van twee dagen, waarvan het resultaat werd, dat er bij aankomst van die goederentreinen velen waren overleden. Tal van slachtoffers hebben daarbij reeds het leven verloren. Dit heeft de requirant moeten, kunnen weten.'²



Kampcommandant Gemmeker op de Rampe van kamp Westerbork op het moment dat de wagendeuren van de deportatietrein worden gesloten.

Voordat het vonnis over Rauter was uitgesproken, was in april 1948 een tien minuten durend verslag van dit proces, inclusief de filmbeelden, al in het Polygoonjournaal in de bioscopen te zien.³ Ook in een ander proces later dat jaar werden dezelfde filmbeelden gebruikt. Nu ging het om *SS-Obersturmführer* Albert Konrad Gemmeker. In rang stond hij enige treden lager dan Rauter maar zijn functioneren in de oorlog was even wezenlijk geweest als dat van zijn hoogste chef, namelijk commandant van het *Judendurchgangslager* Westerbork. Hij was het die met enkele officieren op de filmbeelden te zien is. Deze leiding van de groepsreis stapte evenwel niet in de trein, evenmin als de loslopende hond. De uniformen en laarzen maken wel duidelijk dat het hier niet om spoorwegpersoneel ging. Wat opvalt zijn ook de mensen die helpen: allen in overall gestoken. En wat bij goed beschouwen ook opvalt, is dat de passagiers allen een teken op hun jas hebben, een ster.

Het meisje tussen de wagondeuren

De filmbeelden doen in eerste instantie misschien wel denken aan een georganiseerde vakantiereis, de werkelijkheid was een volledig andere: ze tonen ons een deportatietrein vanuit kamp Westerbork. Velen zagen daarom in de filmbeelden het bewijs dat kampcommandant Gemmeker wist wat er met de gedeporteerden zou gebeuren, maar het gerechtshof kon daarvoor het juridische bewijs evenwel niet leveren: 'Er is niet naar eis van rechten bewezen dat verdachte zich bewust is geweest van de massamoorden in de gaskamers in Auschwitz...'⁴ Hij werd tot tien jaar gevangenisstraf veroordeeld.⁵

Desondanks hebben de beelden van het vertrekkende transport de betekenis gehouden van, zoals de historicus Presser het formuleerde, 'een verschrikkelijke aanklacht' tegen Gemmeker. Presser onderbouwde dit als volgt: 'Wie ooit het kleine meisje gezien heeft, het hulpeloze Joodse kind, in doodsangst voordat de deuren zich sluiten, glurend door een spleet van de beestenwagen, waarmee men haar wegvoert naar een haar onbekende bestemming, zal zich diezelfde vraag stellen.'⁶ De vraag is dus of Gemmeker niet vermoed heeft dat dit beeld een bewijs tegen hem was en tegen het systeem dat hij diende.

Hoezeer dit beeld is ingeslepen blijkt wel uit een publicatie over de Westerborkfilm een halve eeuw later. De auteurs geven een vergelijkbare interpretatie aan de beelden als Presser. 'Het geduld en de discipline waarmee men bij of in de wagons staat te wachten, met extra kleren aan en de schamele bagage keurig verzorgd en ingepakt, maakt de beelden buitengewoon schrijnend.'⁷ Wie de opnamen echter goed bekijkt, ziet naast (goederen)wagens ook personenrijtuigen, en kan zeker een vraagteken plaatsen bij het 'schamelijke' van de bagage. En hoewel een enkeling wellicht extra kledingstukken had aangetrokken, is dat zeker niet het algemene beeld. De mensen hadden zich wel warm gekleed maar dat is niet zo verbazingwekkend. Het was weliswaar een zonnige maar ook een schrale voorjaarsdag in mei waarop de temperatuur tegenviel. In de loop van de ochtend toen de opnamen zijn gemaakt, was het circa 14 graden.⁸

De filmbeelden, met name die van het vertrekkende transport, zijn een eigen leven gaan leiden en kregen een niet-zichtbare lading: het bewijs van de misdadigheid van het nazisysteem. Het paradoxale is nu juist dat ze dat niet laten zien, maar eerder een beeld oproepen van een

Desondanks is het volstrekt helder dat de trein voor de Joodse gevangenen in kamp Westerbork een levensbepalende rol innam. En dat nadien ook bleef houden. 'Als ik moet wachten voor een overweg en er komt een goederentrein langs, dan zit ik er weer in, dan word ik opnieuw naar het kamp vervoerd. Altijd. Het gaat nooit over', zo zei arts en schrijver Elie Cohen.²⁸ Dat bleek ook bij Holocaustoverlevende Gerhard Durlacher het geval. Hij bezocht in de jaren zestig van de vorige eeuw kamp Westerbork. Het was niet het feit dat het kamp toen woonoord Schattenberg heette en Molukse gezinnen huisvestte, dat hem een schok gaf. 'Opeens dringt het tot me door dat de essentie van kamp Westerbork, DE TREIN, de mensenverslindende TREIN, verdwenen is. Mijn beklemming ebt weg. De vloek die deze plek beheerste is opgeheven.'²⁹

Over die vloek – de buitengewone transporten uit kamp Westerbork – gaat dit boek.

2

VAN FLUWELEN HANDSCHOEN TOT MAUTHAUSEN

Abraham Toncman, hoewel geen rabbijn, werd in zijn woonplaats Oude Pekela rabbi genoemd. Als godsdienstleraar vervulde hij de rol van geestelijk leidsman en contactpersoon met de opperrabbijn in Groningen. Hij was ook chazzan of voorzanger, ritueel slachter en secretaris van het kerkbestuur. In laatst genoemde functie legde hij de vergaderingen van de kerkenraad vast.¹ Dankzij de bewaard gebleven notulen over de jaren 1940-1942 kunnen we aan de hand van Toncmans' vastlegging lezen hoe de greep van de Duitse bezetter op de Joden in ons land in de loop der tijd steeds groter werd, tot uiteindelijk, behalve onderduiken, er niets anders overbleef dan de opdracht te volgen om zich te melden voor het vertrek naar Durchgangslager Westerbork.² Dat gebeurde in de Pekela's, en dat gebeurde in alle killes (Joodse gemeenten).

Wat als eerste opvalt in Toncmans verslagen van de vergaderingen in de eerste oorlogsjaren is dat het de gewone dingen van de dag zijn die de aandacht van de kerkenraad opeisten, zoals de ambtswoning van de rabbi, de benoeming van een bode of problemen met wanbetalers.³ Desondanks wordt uit de notulen ook duidelijk hoe de anti-Joodse maatregelen steeds meer en meer het leven gingen bepalen. En tegelijkertijd laten de verslagen de gelatenheid zien waarmee deze voor kennisgeving werden aangenomen.

Hoewel het grootste deel van de tientallen ge- en verboden van de bezetter niet in het notulenboek zijn vermeld, valt de impact ervan op het dagelijkse leven wel op te maken. In dit proces van registreren, ontrechten, isoleren, beroven en deporteren werd door de kerkbestuurders bij een aantal wezenlijke verordeningen lang stilgestaan. Niet om de rechtmatigheid ervan te betwisten, laat staan er tegen te protesteren, maar vooral om de gevolgen ervan te bespreken. De inhoud werd voor kennisgeving aangenomen – althans in de notulen –, de effecten op de organisatie en administratie van de Joodse gemeenschap werden uitgebreid besproken. In die zin zien we in het notulenboek terug wat de Jodenvervolging in eerste instantie was: een administratief proces. Deze goed georganiseerde bureaucratie maakte vervolgens de logistieke uitvoering van de vervolging weinig problematisch.

In *Mein Kampf* had Hitler al aangegeven hoezeer een goed functionerend ambtenarenkorps van belang was. Zijn analyse van het oude Keizerrijk was dat, naast staatsvorm en leger, de bureaucratie aan de basis lag van een sterk land. Dankzij het onvergelijkbare ambtenarenkorps

Het leven als een loterijspel

Gemmeker riep na ontvangst van het bericht uit Den Haag zijn naaste medewerkers bij zich. Voor de uitvoerende taken waren dat geen SS'ers maar Joodse gevangenen. Binnen de kaders die de kampcommandant gaf, bestuurden zij in wezen het kamp. Daarvoor was een hele organisatie opgetuigd, met Diensten die elk voor bepaalde werkzaamheden verantwoordelijk waren en onder leiding stonden van een *Dienstleiter*. Aan het hoofd van deze interne organisatie stond *Oberdienstleiter* Kurt Schlesinger. Bij de besprekingen over de transportlijsten was hij vanzelfsprekend aanwezig. Dat gold ook voor de chef van het ziekenhuis - in eerste instantie waren zieken vrijgesteld van transport - Fritz Spanier, Hans Ottenstein van het bureau dat de vrijstel-

16.05.97 10:46 LAZESCENTRALE F.POL. BILDUNG HRN + BB NR.816 0004-005
Blatt 6 28

Judentransport aus den Niederlanden - Lager Westerbork
11. Januar 1944.

251. Fraenkel -Muhletoek	Sara Malia Kominsky	10.8.07	Putzfrau Portugies.
252. Fraenkel	Emil Wier	23.6.29	ohne
253. Fraenkel	Ida	8.8.31	ohne
254. Fraenkel	Max Wier	22.7.30	ohne
255. Franzman	Samuel Wier	8.4.04	Schuhmacher Holl.
256. Franzman-Babbie	Anna Wier	13.10.07	ohne (lang)
257. Franzman	Joseph Wier	14.8.39	ohne Holl.
258. Freijham	Joseph Breslau	16.6.19	Landbauer Holl.
259. Fresco	Joel Wier	1.7.91	Schneider Holl.
260. Fresco-Stibbe	Henriette Zool	14.2.98	Telegraphistin
261. Fresco	Maurits B. d. K.	8.12.18	Schneider
262. Freudenberg	Ernst	9.6.01	Fabrikant
263. Freudenberg-Rothechild	Stella L.	21.9.07	Kontoristin
264. Freudenberg	Julius Weinstein	28.1.85	Apotheker
265. Freudenger-Dalberg	Ella Weinstein	6.8.92	Laborantin
266. Freudenthal	Joseph Fannin	3.6.79	Kontorist
267. Freudenthal-Bachrach	Amalie Kantenham	19.7.00	Pflegerin
268. Friedler-Kaufmann	Henry Sam. Kellam	4.7.94	ohne Statist. (D.R.)
269. Fuerst	Georg	22.12.86	Abteilungschef
270. Fuerst-Schreiber	Else Schmitt	27.10.96	ohne
271. Fuerst	Karl H. d. K.	29.5.23	Hilfsarbeiter
272. Gans	Julius K.	9.10.74	Agent
273. Gans-Majjer	Johanna	14.5.82	ohne
274. Gasman	Otto G.	28.1.68	ohne Statist. (D.R.)
275. Gasman-Ginsberg	Ketty Hedwig	20.9.80	ohne
276. Gasman	Sara K.	22.1.98	Lehrerin Holl.
277. Gelber	Erich Th. P.	9.11.01	Chemiker Holl.
278. Gelber-Kattenburg	Meta W.	19.8.06	Pflegin
279. Gelber	Eduard G.	4.5.35	ohne
280. Gelber	Michael	28.9.35	ohne
281. Gelwachs	Gustav K.	18.1.92	Kaufmann Statist. (D.R.)
282. v. Gelder	David L.	29.1.88	Administrateur Holl.
283. v. Gelder-Kiek	Maria	16.3.88	ohne
284. v. Gelder	Geertruida	22.11.90	ohne
285. v. Gelder	Henri J.	27.7.93	Vertreter Holl. (U.S.)
286. v. Gelder-Jacobs	Yette L.	21.11.97	ohne
287. v. Gelder	Irwin Juda	12.8.25	ohne
288. v. Gelder	Sonja	11.8.22	Apothekerin
289. Gerlich	Adolf Frankfort	26.4.24	Landarbeiter Holl.
290. Gerlich-v. Oosten	Gonda van Raay	26.7.24	Landarbeiterin Holl.
291. Werton	Jozef	4.4.57	Kontoristin Holl.
292. v. d. Glas-Stad	Ester London	22.10.97	ohne
293. Gobe	Angel	14.7.22	ohne Holl.
294. Godechalk Schv. v. v.	Tilly R. d. K.	11.4.04	Pflegin Holl.
295. Goldenberg	Arthur K.	22.6.97	Kaufmann
296. Goldenberg-Dax	Ernestine K.	3.7.99	Kontoristin
297. Goldmann-Hosener	Hertha Sara	22.7.94	ohne
298. Goldmann	Sally W.	17.5.90	Pflegin Statist. (D.R.)
299. Goldschmidt-Beuchtwanger	Bertha G.	12.2.74	ohne Parag. (D.R.)
300. Goldschmidt	Gottfried	15.2.70	ohne

Source
Lochner, H. Ch. List
I. ISRAELI

Een deel van de transportlijst van 11 januari 1944. Meer dan 1.000 personen werden toen naar Bergen-Belsen gedeporteerd.

lingen regelde (*Antragstelle*) en Rudolf Fried van de administratie (*Registratur*). Presser noemde deze vergadering van Gemmeker met zijn dienstleiders 'de bloedraad'.³⁰

Ter vergadering gaf Gemmeker nadere instructies. Ottenstein beschreef in zijn kort na de bevrijding opgesteld verslag wat er besproken werd. 'Er werd ons medegedeeld hoeveel mensen weg moesten. Er werd geïnformeerd hoeveel ongesperde personen op het ogenblik in het kamp aanwezig waren, hoeveel gesperde, hoeveel zieken (met de aard van hun ziekte en het aantal van hun gezinsleden), hoeveel strafgevallen, hoeveel mensen die door hun werk in het kamp gesperd waren. (...) Dan besliste Gemmeker hoeveel mensen van elk van deze groepen op de transportlijst moesten voorkomen.' Vervolgens kwamen zaken aan de orde als de indeling van de wagens, de inrichting van de trein, het tijdstip waarop met het instappen moest worden begonnen, de levensmiddelen die het magazijn mocht meegeven en de toegelaten bagage.³¹

De gegevens over de kampsterkte en die van de verschillende groepen waren vooraf door de *Zentralkartei* opgesteld. Wezenlijk voor de gevangenen was dat ze bijvoorbeeld dankzij hun werk in het kamp of omdat hun naam op een lijst van een bepaalde groep stond, een *Sperre* hadden die vrijstelling van transport gaf. 'Om de transporten te ontlopen', zo schreef kampoverlevende S. van den Bergh, 'deed men alles, gaf men zijn laatste ondergedoken geld, zijn juwelen, zijn kleren, zijn levensmiddelen, gaven jonge meisjes haar lichaam aan een kamppotentaat'.³² Tot op het allerlaatste moment werden krampachtige pogingen ondernomen om een naam op de transportlijst doorgestreept te krijgen. Maar een uitstel was altijd *bis auf Weiteres* (tot nader orde), en geen afstel. Uiteindelijk zou ieder *transportfrei* worden. Want het te leveren aantal mensen was heilig. Sterker nog, Gemmeker zat liever aan de veilige kant en stuurde altijd meer mensen op transport dan vanuit Berlijn bevolen was. 'Doordat ik enige malen een aanmerking had ontvangen dat er minder op transport waren gesteld dan het vereist opgegeven aantal, ben ik later overgegaan om een transportreserve samen te stellen. Hierdoor heb ik steeds het minimaal vereiste aantal personen kunnen wegzenden, terwijl dit wel eens meer is geweest. Het was namelijk op technische gronden niet mogelijk het preciese aantal weg te zenden.'³³

Vandaar dat hij in de vroege ochtend van de transportdag al in de weer was, in de regel om 5 of 6 uur 'om het meestal dan nog incomplete transport aan te vullen tot het vereiste aantal. (...) Na een paar woorden met de toegesnelde *Dienstleiter* Fried te hebben gewisseld, begon Gemmeker persoonlijk wat kaarten uit de bakjes te nemen, achteloos met gehandschoende hand, de sigaret schuin in de mondhoek, als stond hij aan de grabbelton op een fancy-fair. Dan verdween hij even vastbesloten als hij gekomen was. Wij allen snelden op de kaartenbakjes toe om de namen van de nieuwe slachtoffers te zien, en zo snel mogelijk te kunnen waarschuwen. Nooit was het me zo duidelijk als daar, dat het leven een loterijspel is', aldus Van den Bergh.³⁴

Op basis van de persoonskaarten werden lijsten opgesteld naar barak, en vervolgens de definitieve, op alfabet samengestelde transportlijst voor die dag. Maar 'definitief' was hier echter een relatief begrip. Tot op het allerlaatste moment konden nog wijzigingen worden doorgevoerd, werden namen op de getypte lijst doorgestreept en met de hand nieuwe toegevoegd. Tussen het moment dat Gemmeker 's ochtends vroeg zijn werk had gedaan en het vertrek van de trein leek

Uitgave

WBOOKS, Zwolle
info@wbooks.com
www.wbooks.com

Tekst

Dirk Mulder

Vormgeving

Omslagontwerp: Victor de Leeuw Ontwerper(s), Den Haag
Ontwerp: Tjeerd Dam
Opmaak: Crius Group

© 2022 WBOOKS Zwolle / de auteur

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

De uitgever heeft ernaar gestreefd de rechten met betrekking tot de illustraties volgens de wettelijke bepalingen te regelen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot de uitgever wenden.

Van werken van beeldende kunstenaars aangesloten bij een CISAC-organisatie is het auteursrecht geregeld met Pictoright te Amsterdam.

© c/o Pictoright Amsterdam 2022.

ISBN 978 94 625 8498 3

NUR 680

Buitengewone transporten

Kamp Westerbork speelde een centrale rol bij de deportaties van Joden, Sinti en Roma tijdens de Tweede Wereldoorlog. Met meer dan 100 transporten werden 107.000 mensen gedeporteerd, en slechts 5.000 overleefden. Het kamp fungeerde als een depot, een tussenstation tussen huis en haard, en de concentratie- en vernietigingskampen elders in Hitler-Duitsland.

De verspreide kennis over de deportatietransporten is in dit boek samengebracht en aangevuld met nieuwe informatie uit recent onderzoek. Dat geeft een genuanceerder en completer beeld over het aantal transporten, het gebruik van personenrijtuigen en het bekende 'treinbord'. Nieuw is dat niet alleen de rol van de Nederlandse Spoorwegen wordt behandeld, maar ook die van de Deutsche Reichsbahn. Er is ook uitgebreide aandacht voor de naoorlogse herinnering aan de transporten. Op 15 juli 1942 vertrok het eerste transport vanuit kamp Westerbork naar Auschwitz. Deze en alle volgende transporten zijn met datum, vertrekplek, bestemming en aantal gedeporteerden in het boek opgenomen.

Dirk Mulder is historicus en was 33 jaar lang directeur van Herinneringscentrum Kamp Westerbork. Hij publiceerde over de geschiedenis van het kamp, de verwerking van de oorlog en Holocausteducatie. Samen met David Barnouw en Guus Veenendaal schreef hij *De Nederlandse Spoorwegen in oorlogstijd 1939-1945* (2019).

WWW.WBOOKS.COM



9 789462 584983