



HOLOCAUST BIBLIOTHEEK

Fred Schwarz

Treinen op dood spoor

Westerbork, Theresienstadt, Auschwitz, Meuselwitz

HERINNERINGSCENTRUM
KAMP WESTERBORK

uitgeverij
Verbum

Treinen op dood spoor

© 2019 Uitgeverij Verbum en Erven Fred Schwarz

© 2019 Inleiding Dirk Mulder

© 2019 Nawoord Madelon Schwarz

Foto cover: Adriaen Louman

ISBN 9789493028210

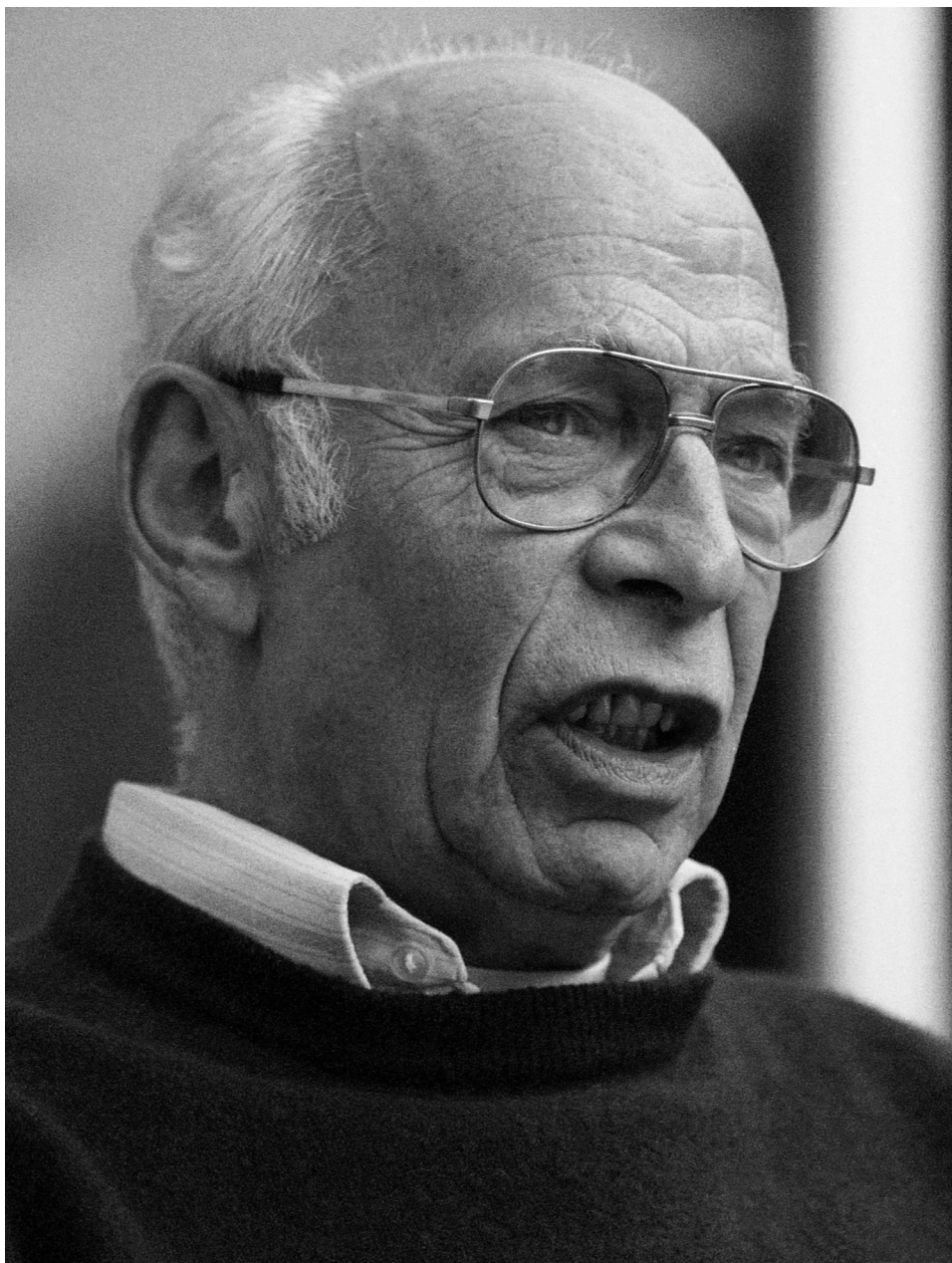
Meer informatie: verbum.nl

Fred Schwarz

Treinen op dood spoor

Westerbork, Theresienstadt, Auschwitz, Meuselwitz





Fred, 25 september 1994 - foto Adriaen Louman

INHOUDSOPGAVE

| | |
|-------------------------|---|
| WOORD VOORAF | 7 |
| <i>H. Verwey-Jonker</i> | |

| | |
|---|---|
| INLEIDING | 9 |
| <i>Dirk Mulder, Herinneringscentrum Kamp Westerbork</i> | |

TREINEN OP DOOD SPOOR

| | |
|--|-----|
| Vlucht uit Wenen, Amsterdam | 19 |
| Eindhoven | 77 |
| Het vergeten Westerbork | 121 |
| Durchgangslager Westerbork | 173 |
| Theresienstadt | 289 |
| Auschwitz-Birkenau, Meuselwitz | 321 |
| De treinen terug | 387 |
| Naschrift | 445 |
| Met dank aan | 449 |

| | |
|------------------------|-----|
| NAWOORD | 451 |
| <i>Madelon Schwarz</i> | |

WOORD VOORAF

De schrijver van dit boek heeft van mei 1939 tot februari 1940 gewoond in het Dommelhuis te Eindhoven, een huis dat eigenlijk was bestemd voor Joodse jongens uit Duitsland en Oostenrijk, die legaal in Nederland waren toegelaten onder verantwoordelijkheid van het Kindercomité te Amsterdam. De eerste transporten kwamen in januari 1939 aan en in het begin was het huis overvol. Al spoedig ontstonden er echter open plaatsen doordat een aantal van die jongens nog verder kon emigreren – meestal naar Engeland of de Verenigde Staten – of overgeplaatst kon worden naar opleidingsteuizen voor *Alijabs* naar Palestina. In samenwerking met de verschillende vluchtelingencomités zijn toen minderjarige jongens die illegaal waren binnengekomen en die zonder ouders of andere verwanten in Amsterdam of andere kampen verbleven, naar het Dommelhuis overgeplaatst en daarmee geruisloos ‘legaal’ gemaakt. In februari 1940 was het aantal pupillen van het Kindercomité al zo sterk geslonken, dat tot concentratie van de tehuizen kon worden overgegaan. De helft van de jongens die het Dommelhuis had gehuisvest was toen al vertrokken, de meesten naar het buitenland. Dit is het verhaal van een van degenen die moesten achterblijven en de bezetting door de Duitsers op 10 mei 1940 meemaakten. Sommigen van zijn makkers zijn ondergedoken, een paar hebben – dwars door het bezette België en Frankrijk – de Zwitserse grens weten te bereiken. Fred Schwarz en zijn broer Frits zijn net als de meeste anderen in Westerbork terechtgekomen en hij heeft nu opgetekend hoe het hen daar en later vergaan is en hoe zij aan de dood in de vernietigingskampen zijn ontsnapt. Voor zover ik kan nagaan is zijn beschrijving correct en ook in overeenstemming met de verhalen van andere Dommelhuisjongens, die terugkeerden. De opmerkingsgave van deze – aan het begin van

het verhaal vijftienjarige – jongen en zijn objectiviteit hebben mij bijzonder getroffen.

Dertig à veertig van degenen die door het Dommelhuis zijn gegaan hebben zich na de oorlog weer gemeld. Ze wonen nu in Amerika of Israël, sommigen weer in Duitsland. Een tiental van hen is in Nederland gebleven. Frits Schwarz is direct na de oorlog in Utrecht medicijnen gaan studeren. Hij promoveerde er, werd hoogleraar in de endocrinologie en verliet de universiteit als decaan van de medische faculteit. Fred Schwarz werkte direct na de oorlog, hoe kan het anders, als naaimachinemonteur. Maar zijn loopbaan eindigde bij een groot Amerikaans concern, als manager in Europa voor aluminiumlegeringen. Hij is steeds geïnteresseerd geweest in treinen, want ook metalen, hun grondstoffen en eindproducten, moeten worden vervoerd. Maar die treinen rijden nu niet langer ‘op dood spoor’.

H. Verwey-Jonker

INLEIDING

‘Het laatste transport naar Auschwitz is vertrokken. Iemand in deze trein zal de honderdduizendste zijn, maar niemand zal hem feliciteren.’

Het is een van de talloze verwijzingen die Fred Schwarz doet in *Treinen op dood spoor* naar de transporten die vanuit kamp Westerbork vertrokken. Niet vreemd, want hij heeft ze allemaal gezien, bijna honderd deportatietreinen. Hij ervoer dagelijks dat het leven van de gevangenen in het kamp altijd draaide om de trein. De trein die familieleden, vrienden, burens en bekenden deed vertrekken. Vele transporten benoemt hij en vaak geeft hij er een beschrijving bij van het opvallende aan het betreffende transport.

De locomotief met wagons ging iedere gevangene in het kamp aan. Dat sissende en fluitende gevaarte, midden in het kamp alsof het de bewoners wilde indelen in veroordeelden en (voorlopig) gelukkigen. Staal en stoom bepaalden het levensritme van iedere gevangene. Een ritme van dinsdag tot dinsdag. Althans meestal. Soms was de opluchting van de achterblijvers slechts voor een of enkele dagen. Dan moesten de rijtuigen of wagons – de laatste gemaakt en bedoeld voor vervoer van goederen, vee en militairen – eerder gevuld worden met menselijk ‘transportmateriaal’.

Ondanks vreugde over geboorten en huwelijken, verliefdheden, voldoening in het werk, ontspanning door muziek of cabaret, prettig moe-makende sportactiviteiten, afleiding door school of studie, zorg om zieken, ondanks al die zaken die het leven maken tot het leven, ondanks dat was er uiteindelijk altijd weer de vraag: wanneer ik? Hoezeer deze vraag het leven beheerste, bleek wel als er periodes waren dat de transporten stilstonden, zoals met Kerst en Nieuwjaar in 1942. De stemming in het kamp was een geheel andere dan voordien.

Men leefde vrijer. Bijna iedere avond waren er cabaretvoorstellingen en er was zelfs een grote feestavond met een muziekbond. Maar steeds kwam er een einde aan deze relatieve rust. En begonnen de treinen weer te rijden. Voor de kamp Westerborkers was de trein geworden tot de duivel in eigen persoon, de voltrekker van het laatste oordeel, wellicht het begin van het einde. Een wolf in schaapskleren die in het midden liet wat zijn plannen met de volle wagons waren. Ed van Thijn had dit in het voorjaar van 1943 meegemaakt. Na drie maanden gevangenschap wist zijn vader hem eruit te halen. Als gevolg van verraad kwam hij voor de tweede keer in Westerbork, januari 1945. Hij wist niet wat hem overkwam: er heerste een volstrekt andere sfeer dan twee jaar eerder. Hij ervoer een serene rust, waarin alles pais en vree leek. Het tweede Westerbork bleek een leven zonder angst te zijn. De reden: er reden geen treinen meer.

De trein als symbool voor de deportatiemachine die *Judendurchgangslager Westerbork* was. Altijd volgeladen met een vastgesteld aantal slachtoffers. ‘De schurftige slang is,’ zoals Philip Mechanicus het regelmatig in zijn dagboek *In Depot* noemt, ‘weggeschuifeld met volle pens of gevulde ransel.’ De trein – later, als de catastrofe echt duidelijk wordt – als symbool voor de moord op meer dan honderdduizend in Nederland levende Joden, alsook tweehonderd Sinti en enkele tientallen verzetsstrijders.

Een vehikel dat alleen door mensenhand zijn werk kon doen; werk dat vooral uit schrijfwerk bestond: een telex uit Berlijn, een dienstregeling voor de spoorwegen, een transportlijst, een getal op een wagondeur, een handtekening... En, op het meest cruciale moment gaf de hand een teken, zoals Etty Hillesum schreef: ‘De commandant rijdt nog een keer op een fiets de hele trein langs. Dan maakt hij een kort gebaar met de hand, als een vorst uit een operette.’ Het was een geoliede machine die in iets meer dan twee jaar haar taak volbracht, dusdanig dat Eichmann later tevreden kon verklaren dat de treinen in Nederland ‘*rollten, dass man sagen kann, es war eine Pracht*’.

Hoewel Fred Schwarz zeer wel begreep dat de trein weinig goeds bracht, zag deze treinliefhebber meer dan alleen een monster. Hij was goed ingevoerd in het treinwezen en merkte details op die bijna ieder ander ontgingen. Hij kon wago types van elkaar onderscheiden, de leeftijd ervan bepalen of het land van herkomst noemen. Ingrep en in een wagon zag hij onmiddellijk, zoals met de trein die hem en zijn broer Frits deporteerden van Theresienstadt naar Auschwitz: 'De wagons zijn nieuw, maar surrogaat. Kennelijk hebben ze onderstellen en constructietekeningen van goederenwagons gebruikt maar er ramen en een houten interieur van ouderwetse personenwagons ingezet. Geen rekken voor bagage, die stapelen we dus in het middenpad op. Aan weerskanten zijn twee maal twee zitplaatsen tegenover elkaar.'

Met name dankzij Freds opmerkingsgave zijn we ons pas vijftig jaar na dato gaan realiseren dat, naarmate de oorlog vorderde, het samenstel van locomotief en wagons een ratjetoe was aan rollend materieel. Wat voorhanden was werd gebruikt, en daarbij deed het er niet toe of het Tjsechoslowaakse wagons voor vervoer van de cavalerie waren of personenrijtuigen uit Duitsland, vee- en goederenwagons uit België en Frankrijk, of – zeker in de beginperiode – Nederlands materiaal. Het enige criterium was dat ze *'nach dem Osten'* konden rollen!

Ook het beeld dat de transporten alleen met veewagons plaatsvonden, moet dankzij Freds beschrijvingen worden bijgesteld. Hoewel er specifieke veewagons waren, werden ook voor militair vervoer bestemde wagons gebruikt. Maar bovenal, niet alle transporten gingen met goederen- of veewagons. Er waren evengoed transporten met alleen personenrijtuigen, zeker die richting Bergen-Belsen en Theresienstadt vertrokken. Sterker nog, uit nader onderzoek is gebleken dat minstens de helft van alle vertrekkende treinen uit kamp Westerbork met personenrijtuigen is gebeurd.

Fred Schwarz heeft in de oorlog zijn treinhart beslist kunnen ophalen. Hoewel daartoe door de nazi's gedwongen, is hij in die jaren al treinand kriskras door Europa gereisd. Die reis begon met zijn

vlucht uit het door de nazi's ingelijfde Oostenrijk in november 1938: 'Ik geniet van de reis: ik maak me geen zorgen over wat komen kan, ik ben dol op treinen...' De toen pas vijftienjarige Fred (1923) had besloten zijn drie jaar oudere broer Frits achterna te reizen naar Nederland. Beiden hadden toen al ondervonden, zeker na de *Reichskristallnacht* op 9 november, dat de nazi's de Joden alleen maar ellende zouden brengen. Alleen, geen land zat te wachten op vluchtelingen, Joods of politiek. Ook Nederland niet. Zoals voor Frits zat er ook voor Fred niets anders op dan illegaal Nederland proberen binnen te komen. Dat lukte. Na een maandenlange zwerftocht kwam hij in mei 1939 in Eindhoven terecht, op uitnodiging van Hilde Verwey-Jonker, die zich al lange tijd had ingezet om gevluchte kinderen op te vangen in het Dommelhuis. Zij was het ook die ervoor zorgde dat Fred van zijn illegale vluchtelingenstatus afkwam en gelegaliseerd werd. Hier voelde Fred zich thuis, ook omdat zijn broer er woonde.

Aan dit plezierige verblijf kwam met de inval van het Duitse leger in mei 1940 evenwel een eind. In juli werd de maatregel afgekondigd dat alle Duits-Joodse vluchtelingen die als (voormalig) illegaal geregistreerd waren, naar kamp Westerbork moesten vertrekken. Het was een desolaat landschap waar Fred op 5 juli 1940 terechtkwam, midden op de Drentse heide- en zandgronden. Hier was in de zomer van 1939 in opdracht van de regering begonnen met het bouwen van het Centraal Vluchtelingenkamp Westerbork. De Nederlandse autoriteiten wilden meer greep krijgen op de Duitse en Oostenrijkse Joodse vluchtelingen, die op dat moment verspreid waren over tal van opvangplekken in het land. Toen Fred er aankwam, zaten er ongeveer duizend vluchtelingen. Hij werd tewerkgesteld in de buitendienst en moest meehelpen de rondom het kamp gelegen heidevlaktes te ontginnen. Toen kamp Westerbork in 1942 in opdracht van de ss werd uitgebreid – met het doel er een doorvoerkamp voor Joden van te maken – werd hij ingeschakeld bij de bouw van nieuwe barakken.

Ondanks zijn jeugdige leeftijd behoorde Fred als vroeg ingekomen en Duitssprekende vluchteling tot de *Alte Kampinsassen*. Die hadden veelal baantjes die 'bis auf weiteres' uitstel van deportatie gaven. Zo ook Fred die als technisch onderhoudsmonteur werkzaam was. Waar anderen aan hun werkplek waren gebonden, gaf dit werk hem de nodige vrijheid binnen het prikkeldraad van het kamp. Veel van wat behoorde tot 'de stad op de heide', zoals kamp Westerbork wel is genoemd, heeft hij gezien of zelf meegemaakt. Zoals de cabaretvoorstellingen of de optredens van Johnny & Jones, of het voetballen. En dat nog wel onder de leiding van zijn grote voetbalheld, Ignaz Feldmann, bekende aanvaller van het Oostenrijkse nationale elftal. Met zijn meer dan vier jaar lange verblijf in dit kamp werd hij een waarnemer die later bij het schrijven uitgebreid kon putten uit zijn herinneringen. Het resultaat daarvan, *Treinen op dood spoor*, is een schatkamer voor wie informatie wil over kamp Westerbork. Maar het is ook een liefdesgeschiedenis. Tegenover alle ellende van de oorlog stond de liefde die hij en Carry voor elkaar voelden. Zij ontmoetten elkaar in Westerbork en hebben daar en in Theresienstadt een jaar lang lief en leed gedeeld. Het zou de basis worden voor zeventig jaar samenzijn, met slechts een korte onderbreking toen de nazi's hun beider leven scheidde. Na een zware tocht langs de kampen Auschwitz-Birkenau en Meuselwitz, wist Schwarz in april 1945 de vrijheid te bereiken. In juni 1945 ontmoetten Fred en Carry elkaar weer, en dat nog wel in het Eindhoven waaraan hij zulke goede herinneringen had. Ook Frits kwam terug.

Fred was een scherpzinnig waarnemer en had bovendien een uitstekend geheugen. Maar zich daarop alleen te verlaten, wilde hij niet toen hij bezig was zijn herinneringen te boek te stellen, daarin nadrukkelijk door Carry gestimuleerd en geadviseerd. Talloos waren de telefoontjes naar de medewerkers van het Herinneringscentrum Kamp Westerbork om navraag te doen. Want ieder detail diende te kloppen: het verhaal diende recht te doen aan het verleden. Feiten, data, namen, baraknummers, ze moesten gecheckt worden, ook als Fred meende dat zijn geheugen hem niet in de steek liet. Het

gold ook voor de plekken waar hij was geweest in de oorlog. Ook daarbij ging het hem erom te verifiëren of zijn geheugen klopte met de werkelijkheid. Het bleek bijna altijd zo te zijn. Objectief en zakelijk beschrijft hij dit verleden, zonder dat het een vlakke tekst wordt. Hij schroomt ook zeker niet om mensen scherp te karakteriseren. Aldus is zijn boek ook een naslagwerk geworden voor ieder die geïnteresseerd is in de geschiedenis van kamp Westerbork. En daarmee is het meer dan een egodocument, dat alleen de persoonlijke geschiedenis behelst, maar in wezen een geschiedenis van het kamp in de periode juli 1940 - september 1944.

Maar omgekeerd gold hetzelfde: Fred was een van de belangrijkste vraagbakens voor de medewerkers om informatie te geven die op andere wijze niet achterhaald kon worden. Of juist om te checken hoe het zat. Want hoewel zijn boek ook zeer gedetailleerd is, hij wist zich nog meer te herinneren dan dat hij had vastgelegd. Natuurlijk kon hij ook niet op iedere vraag een antwoord geven. Zo kwamen we er niet uit of de barakken in het kamp nu groen of bruin waren geweest. De herinneringen daaraan van verschillende ooggetuigen waren niet gelijklopend. Ook Fred wist het niet meer. Eigenlijk ook niet onbegrijpelijk want pas later werd ons duidelijk dat de oorspronkelijk groene barakken in de loop van de oorlog in bruin waren overgeschilderd.

Er is veel over kamp Westerbork geschreven. Zeker ook door betrokkenen. In de oorlog in de vorm van (soms lange) brieven of dagboeken, zoals door Etty Hillesum en Philip Mechanicus. Ook kort na de bevrijding zijn de verse herinneringen vastgelegd, vaak op verzoek van de directeur van het Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie, dr. Loe de Jong en in de regel niet met de bedoeling om ze te publiceren. Later, veel later, vanaf de jaren negentig in de vorige eeuw, komt er wel een – nog steeds doorgaande – stroom aan publicaties met herinneringen op gang.

Een van de meest waardevolle daarin is het in 1994 verschenen *Treinen op dood spoor*. Het beleefde meerdere drukken en vond altijd zijn weg naar de lezers. Dusdanig dat de medewerkers van het Herinneringscentrum klaagden over de bindwijze van de eerste

druk: bij veel gebruik viel deze uit elkaar. Aan dat euvel is met deze nieuwe druk van *Treinen op dood spoor* een eind gemaakt.

Dirk Mulder

directeur Herinneringscentrum Kamp Westerbork

Fred Schwarz

Treinen op dood spoor

Westerbork, Theresienstadt, Auschwitz, Meuselwitz



‘Het laatste transport naar Auschwitz is vertrokken. Iemand in deze trein zal de honderduizendste zijn, maar niemand zal hem feliciteren.’

Het is een van de talloze verwijzingen die Fred Schwarz doet in *Treinen op dood spoor* naar de transporten die vanuit kamp Westerbork vertrokken. Niet vreemd, want hij heeft ze allemaal gezien, bijna honderd deportatietreinen. Hij ervoer dagelijks dat het leven van de gevangenen in het kamp altijd draaide om de trein. De trein die familieleden, vrienden, burens en bekenden deed vertrekken.

Treinen op dood spoor is een schatkamer voor wie informatie wil over kamp Westerbork. Maar het is ook een liefdesgeschiedenis. En daarmee is het meer dan een verslag, dat alleen de persoonlijke geschiedenis behelst, maar in wezen een geschiedenis van het kamp in de periode juli 1940 tot september 1944.

Samen met de brieven van Etty Hillesum en het dagboek van Philip Mechanicus behoort *Treinen op dood spoor* van Fred Schwarz tot de meest waardevolle egodocumenten over Westerbork.

Dirk Mulder

Herinneringscentrum Kamp Westerbork



9 789493 028210

