

Dirk Mulder, *Buitengewone transporten. Deportaties van Joden, Roma en Sinti uit Nederland, 1940-1945* (Zwolle: WBooks, 2022, 320 pp., ISBN 9789462584983).

Aan het einde van *Buitengewone transporten. Deportaties van Joden, Roma en Sinti uit Nederland*, door Dirk Mulder, staat een lijst met alle transporten die tijdens de Tweede Wereldoorlog vanuit Westerbork vertrokken. De meerderheid van de gedeporteerden werd vermoord in de concentratie- en vernietigingskampen van de nazi's. De Nederlandse Joodse bevolking werd gedecimeerd, het percentage vermoorde Joden was hoger dan waar ook in West-Europa. Getallen zijn getallen, maar daarachter gaat de gruwelijke werkelijkheid schuil van de *Endlösung*.

*Buitengewone transporten* is een fascinerende en diepgravende studie van de deportaties van Joden, Roma en Sinti uit Nederland tijdens de Tweede Wereldoorlog. Centraal staat daarin de trein. Philip Mechanicus gaf de trein een prominente rol in het dagboek dat hij in Westerbork schreef, en Mulder deed dat al eerder in het boek dat hij samen met David Barnouw schreef over de Nederlandse Spoorwegen tijdens de Tweede Wereldoorlog (2019). Ook in *Buitengewone transporten* doet de oud-directeur van Kamp Westerbork dat: 'Want niet de wereld van werken, wonen en ontspannen vormde de essentie van kamp Westerbork. Dat waren de treinen, die op regelmatige en soms onregelmatige tijden vertrokken. Ze gingen altijd oostwaarts. Soms was de bestemming bekend, maar nooit de bedoeling van het transport' (13-14). Mulder vat het als volgt samen: 'Zo bepaalden staal en stoom het levensritme van iedere gevangene' (15).

Over de Holocaust en de vervolging van de Nederlandse Joden en in mindere mate Roma en Sinti is onnoemlijk veel geschreven. Wat voegt Mulder aan deze historiografie toe? Hij maakt onder meer duidelijk dat de meeste gevangenen, in tegenstelling tot wat zeker ook uit de zogenaamde Westerborkfilm (1944) naar voren komt, slechts kort in Westerbork verbleven: 'Het transport kwam voor velen al na enkele uren, enkele dagen of enige weken' (17 en ook 147).

In zijn boek analyseert Mulder alle 114 transporten uit Nederland. Hij legt de nadruk op de 101 daarvan die via Drenthe naar de concentratie- en vernietigingskampen vertrokken. Daarnaast maakt hij gebruik van meerdere archieven, vooral die van Kamp Westerbork zelf. Uit zijn diepgravende bestudering van de transporten komt een ander beeld naar voren dan uit de historiografie. Daarin wordt vaak beschreven dat mensen in veewagens werden afgevoerd. Dat klopt niet, volgens Mulder: de meeste transporten vonden plaats met personenrijtuigen. Bovendien zaten er minder personen

in die wagons dan lang is aangenomen. Om zijn betoog in een helder kader te zetten, begint Mulder zijn boek met de beschrijving van wat er te zien is op de Westerborkfilm. Daarop ziet hij geen paniek, maar juist opvallende kalmte en haast serene rust. Mechanicus, en ook Etty Hillesum, verwijst veelvuldig naar het gebruik van veewagons, maar volgens Mulder beschreven zij een specifieke periode waarin deze inderdaad veel werden gebruikt. Het beeld van het Sintimeisje Settela Steinbach lijkt het gebruik van goederenwagons volgens Mulder te bevestigen, en dat beeld is door andere historici ook lang overgenomen. Dat zorgt volgens Mulder voor een sterke vertekening van de feiten.

De auteur begint zijn boek met een relatief lange uiteenzetting van het verloop van de Jodenvervolging in Nederland. Daarbij komt ook de rol van de sterk verguisde Joodse Raad naar voren, waarbij Mulder zich vooral baseert op studies die deze organisatie – en met name diens voorzitters Abraham Asscher en David Cohen – uiterst kritisch beschrijven. In de recente studies van Bart van der Boom en Laurien Vastenhout is meer aandacht voor de context waarin de Joodse Raad opereerde. Daarin stond het schrikbeeld van Mauthausen centraal – Mulder verwijst er ook naar – en niet de vernietigingskampen. Dat er nog iets verschrikkelijkers was dan Mauthausen was de tijdgenoten volgens Van der Boom en Vastenhout niet bekend. Dat beïnvloedde het handelen van de Joodse Raad in hoge mate.

Het blijft onthutsend hoe gesmeerd de vervolging van de Nederlandse Joden verliep, en hoeveel (impliciete) medewerking door de Nederlandse overheid en bedrijven is verleend. De NS was er een sprekend voorbeeld van (zie 123-125). Mulder stelt cynisch vast: ‘Evenals de trein was dit openbaar vervoer (tram en bus, M.L) voor Joden al lange tijd aan grote beperkingen onderhevig, met vanaf 30 juni 1942 een volledig verbod. Voor de deportaties maakten de nazi’s echter graag een uitzondering. Het vervoer was trouwens minder gratis dan het leek: de bekostiging ervan gebeurde uit inbeslaggenomen Joodse tegoeden’ (73).

Voor de latere hoofdstukken van *Buitengewone transporten* zijn gebaseerd op diepgravend bronnenonderzoek, en zijn zeer toegankelijk geschreven. Minutieus beschrijft Mulder het verloop van de transporten vanuit Westerbork, de omvang, en ook de snelheid en ‘efficiëntie’ van deze deportatiemachine. Binnen driekwart jaar na het eerste transport uit Westerbork, op 15 juli 1942, was al de helft van het aantal uit Nederland te deporteren Joden weggevoerd. Binnen een jaar was dat aantal gestegen tot 75.000 (193). Verder maakt hij inzichtelijk hoe complex het is om te achterhalen hoeveel transporten er precies zijn vertrokken, laat staan dat we precies kunnen achterhalen hoeveel Nederlandse Joden zijn vermoord of de oorlog hebben overleefd. In Mulders woorden: ‘Hoe het eerste transport van 16 juli 1942 te zien? Zowel uit kamp Westerbork als uit kamp Amersfoort vertrok op die dag een trein: dit kan men als twee transporten duiden, maar

bij Hooghalen werden beide gekoppeld, ze kwamen als één transport in Auschwitz aan' (225).

In de beeldvorming over de Holocaust speelt zoals gezegd de trein een essentiële rol. Iconisch daarbij is het beeld van Europese Joden die in veewagons naar de vernietigingskampen werden afgevoerd. Dit beeld van de goederen- of veewagon stelt Mulder overtuigend bij door te argumenteren dat dit sterk bepaald is door naoorlogse beschrijvingen en ook door de Westerborkfilm van 1944. Hoewel dit beeld, zo analyseert de auteur, voor de transporten naar Sobibor klopt, is dit niet het geval voor het grootste deel van de andere transporten. Het beeld is wél verklaarbaar: 'Omdat het door vele slachtoffers zo is beleefd en in tal van ooggetuigenissen wordt verwoord. Zoals het slachtvee naar het abattoir werd vervoerd, zo werd het karakter van de deportaties ervaren: massatransporten naar de dood' (227). Volgens Mulder werd zeker meer dan 60 procent van de mensen gedeporteerd in personenrijtuigen, wat overigens geen aangenamere manier van vervoer hoefde te zijn. Waren die niet voorhanden, dan werden goederenwagons ingezet. Volgens de auteur zijn veewagons nooit gebruikt. Hij maakt verder op overtuigende wijze duidelijk dat feitelijk geen transport hetzelfde was, noch wat de duur, noch wat het aantal gedeporteerden betreft. Hij concludeert dat de massamoord op de Joden en de manier waarop die gerealiseerd werd van dien aard is dat deze zo nauwkeurig mogelijk moet worden geschetst. Wat er met de Joden is gebeurd was onmenselijk. Mulder stelt daarom dat het beeld van transporten in veewagons daar niets aan toevoegt. Dat er overwegend personenrijtuigen – vaak verrot en in zeer slechte staat – zijn gebruikt doet volgens hem aan de uiteindelijke moord niets af.

Met *Buitengewone transporten* is de historiografie over de Jodenvervolging een standaardwerk rijker. Mulder laat zien dat het bestaande beeld over Westerbork en hoe de Joden met treinen uit Nederland zijn weggevoerd correctie behoeft. Zijn onderzoek is diepgravend en overtuigend. De lange lijst met transporten en de aantallen mensen die er mee weg werden gevoerd, maakt ons beeld van de manier waarop de moord op de Nederlandse Joden zich voltrok completer. Hij trapt daarbij niet in de valkuil van cijferfetisjisme, of van de Jodenvervolging terug te brengen tot aantallen: 'De essentie van de Holocaust is dat er sprake is van moord op één mens, en dat 102.000 keer uitgevoerd op Nederlandse Joden' (279).

Martijn Lak, Universiteit van Amsterdam en Erasmus Universiteit Rotterdam