

VAN HIER DE LAATSTE GROETEN

Briefkaarten uit de trein 1940–1945

Eerste druk april 2026



© Copyright 2026 LUCAS LIGTENBERG

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaargemaakt, op welke wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever. Ook tekst- en datamining van deze uitgave is zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever niet toegestaan.

Lucas Ligtenberg

Van hier de laatste groeten

Briefkaarten uit de trein 1940–1945



Uitgeverij Van Oorschot
Amsterdam

Inhoud

- 9 Inleiding

- 17 Hoofdstuk 1 – De eerste transporten uit Nederland
 - 21 Kamp Westerbork
 - 24 Kleine transporten
 - 30 Het eerste grote transport
 - 35 Wat wisten de gedeporteerden?

- 42 Hoofdstuk 2 – Naar het grote onbekende
 - 43 De achtertuin aan de Spoorlaan
 - 46 Waarom horen we nooit meer iets?
 - 49 Drie dagen reizen
 - 52 De eerste maanden van grote transporten

- 55 Hoofdstuk 3 – Grote gevoelens
 - 56 Ben heden vertrokken
 - 58 Optimisme en pessimisme
 - 61 Hartelijk dank voor alles
 - 63 Zo flink mogelijk
 - 70 Goede moed
 - 77 Voor de Kerst zijn we weer thuis
 - 82 Ik ga naar vader en moeder
 - 84 Een poosje met vakantie

- 90 Hoofdstuk 4 – Berichten van angst en onzekerheid
 - 90 Het was een hel
 - 93 Dag voor eeuwig
 - 96 Een spons en wc-papier
 - 103 In de beestenwagen
 - 106 De ton
 - 109 Humor
 - 110 Berovingen
 - 112 Van ellende omgekomen

- 113 Hoofdstuk 5 – Het streven naar uitstel
 - 114 Onmisbare beroepen
 - 117 Probeer iets voor mij te doen
 - 121 De laatste nacht
 - 124 Verdere stappen doelloos

- 132 Hoofdstuk 6 – De omstanders
 - 136 Een daad van verzet
 - 138 Dagboeknotities
 - 141 Postbode spelen
 - 147 Getuigen langs het spoor
 - 161 Al dan niet behulpzame Duitsers
 - 162 Berichten van de vindsters

- 167 Hoofdstuk 7 – De spoorwegen
 - 170 Schadevergoeding
 - 172 Getuigenissen van medewerkers

- 180 Hoofdstuk 8 – Waar gingen de gedeporteerden heen?
 - 181 Verstoppte boodschappen
 - 182 Afspraken met achterblijvers
 - 188 Reisverslagen

194	Hoofdstuk 9 – Nog maar een kaart, God zegene de greep
195	Kitty en Joke de Wijze
206	Op goed geluk
210	<i>Kurier für Juden</i>
213	Geoliede machine
216	Hoofdstuk 10 – Briefjes van dwangarbeiders en gevangenen
217	<i>Arbeitseinsatz</i>
222	Strafgevangenen
228	Gijzelaars uit Putten
235	Hoofdstuk 11 – ‘We mochten niks vragen. We vroegen ook niks.’
235	In gesprek met Rudie Cortissos en Yvonne de Haas
249	Besluit – Deze briefkaart zat in die trein
257	Lijst van briefkaarten en briefjes
305	Onderzoeksverantwoording en dankwoord
311	Literatuur en bronnen
327	Register

Inleiding

Het Groningse platteland ligt er verlaten bij. Ter hoogte van Waterhuizen trekt de spoorlijn richting Duitsland een streep tot de horizon. Het landschap zwijgt. Niets verraadt wat zich hier tijdens de Tweede Wereldoorlog heeft afgespeeld. Toch zijn via dit traject meer dan honderdduizend Joden, verzetsstrijders, Sinti en Roma gedeporteerd naar concentratie- en vernietigingskampen in het oosten. In juli 1942 begonnen de massale transporten vanuit Westerbork en die gingen door tot september 1944, afgezien van enkele pauzes met kerst en oud en nieuw wanneer de nazi's treinen en machinisten nodig hadden voor troepenverplaatsingen. Tijdens de transporten hebben duizenden gevangenen en gedeporteerden briefjes uit de trein gegooid.

‘Wij zijn met de heele familie in de trein. Wij gaan.’ ... ‘Ik zit nu in de trein. Hij rijdt nog niet. Het is n hel. Als haringen in n ton’ ... ‘Heden doorgezonden uit Westerbork met onbekende bestemming’ ... ‘Wij houden goede moed’ ... ‘Wij zitten in de trein dus ik schrijf niet mooi’ ... ‘zitten met 50 man in een beestenwagen op de grond op onze dekens’ ... ‘Erger dan beesten’ ... ‘Nog even van hier de laatste groeten’ ... ‘Deze brief gooi ik uit de trein’ ... ‘Voor Kerst zijn we misschien weer terug’ ... ‘Ik kom terug’ ... ‘Tot later misschien’

Soms hadden de briefjesschrijvers in alle haast hun spullen moeten pakken en werden ze zonder waarschuwing op de trein gezet met onbekende bestemming. Of ze begonnen al aan hun laatste treinreis voordat ze hun bericht op de post hadden kunnen doen. De briefjesschrijvers hadden op het moment van transport dus geen mogelijkheid gehad om achterblijvers te laten weten dat ze weggingen of om een laatste bedankje te sturen aan iemand die nog had geprobeerd iets voor hen te regelen. Misschien hadden ze eenmaal vertrokken – tevergeefs – nog geprobeerd een bericht over te brengen via ‘goede’ gevangenebewaarders, via medewerkers van de Joodse Raad, die redelijk vrij in en uit sommige kampen konden lopen, via betrouwbare marechaussees, NS-medewerkers of medisch personeel. In het najaar van 1942, ongeveer drie maanden na het begin van de deportatietransporten, klaagt iemand in Westerbork erover dat het schrijven naar buiten beperkt is tot één brief per gezin per week, ‘zodat als we geen clandestiene brieven schrijven, jullie helemaal geen post zouden ontvangen’.

Bijna altijd waren het briefkaarten die gevangenen uit de trein gooiden. De Joodse Raad voor Amsterdam, afdeling Hulp aan Vertrekkenden, maakte lijstjes van wat mensen mee moesten nemen. In de loop der jaren werden die ook weer aangepast. Een van de noodzakelijke items was: ‘Enige reeds van te voren geadresseerde briefkaarten met betaald antwoord, potlood en vulpenhouder, een niet te groot blok schrijfpapier met enveloppen.’ Briefkaarten waren gemakkelijk in het gebruik, want de postzegel was voorbedrukt en de frankering was net iets voordeliger dan brieven. Het toenmalige tarief was vijf cent (groene postzegel) voor een gewone kaart, maar een enkele oudere briefkaart had nog een frankering van vier cent (blauwe postzegel) en is ook be-

zorgd. Een paar briefkaarten ‘met betaald antwoord’ hebben een frankering van zeven en een half cent (bruine postzegel). Eén briefkaart die bewaard is gebleven en die destijds per expres moest worden bezorgd, had in totaal vijftien en een half cent aan deels bijgeplakte postzegels. Briefkaarten of kaarten die geen postzegel hadden, zijn ook bezorgd, soms met de simpele geschreven melding: ‘jij betaalt porto’, zoals Jules van Coevorden deed toen hij een kaart stuurde naar Peter Molendijk, of: ‘met strafport belasten svp’, zoals op de kaart van Anna Reens aan mevrouw R. de Haan in Aalsmeer-Oost.

Mensen die geen papier bij zich hadden, kregen dat van een ander of gebruikten oude bonnetjes, de achterkant van een foto, hun persoonsbewijs of een snipper van wat dan ook. In sommige gevallen is het een wonder dat de papiertjes zijn verzonden en bezorgd, zonder envelop en zonder postzegel. David en Max Koker stuurden zo’n vodge naar Karel van het Reve. ‘We zijn nu dicht bij de grens,’ schrijft David Koker aan zijn goede vriend Van het Reve. ‘Het is wel teleurstellend, maar we waren erop voorbereid en zijn vol vertrouwen.’ Het losse velletje papier uit Vught is gedateerd op 3 juni 1944. In een hoekje stond het adres van de ontvanger gekrabbeld. Stak de onbekende vinder ervan dit in een envelop? Het is een vraag. Eerst schreef hij in ieder geval nog ergens: ‘vele groeten. vinder’.

De zestienjarige Simon Turksma schrijft naar de familie Van Leer in Drachten, waar hijzelf ook vandaan komt, terwijl hij met zijn ouders en een tante in maart 1943 op weg is naar Westerbork. ‘Ik heb maar een paar briefkaarten bij me,’ zegt hij. Briefkaarten waren op veel plaatsen verkrijgbaar, bijvoorbeeld in het postkantoor in het kamp, maar misschien ook in het Lager Warenhaus, de winkel in Kamp

Westerbork, 'waar je meer kunt kopen dan in welke winkel ook in het land,' meldt een anonieme briefschrijver in een uit de trein gegooide brief. Met het oog op hun transport hadden sommigen de avond of nacht ervoor de brief al geschreven, maar die vervolgens niet aan iemand kunnen meegeven en dus maar naar buiten gegooid. Coen Rood zegt dat hij de briefkaarten eerst oprolde om ze beter uit de trein te kunnen gooien.

De kaarten en briefjes die mensen naar buiten wierpen, dwarrelden uit de rijdende of stilstaande trein in het talud langs het spoor, in de tuinen van omwonenden, op de rails of in de sloot. Veel van die briefjes en briefkaarten zijn verloren gegaan, maar wonder boven wonder zijn er ook veel opgeraapt, op de post gedaan en bezorgd. Die kaarten bleken vaak laatste levenstekens van de gedeporteerden, want familie, vrienden en bekenden hebben daarna meestal nooit meer iets van hen vernomen.

De poststempels op de bewaard gebleven kaarten laten zien welke route de trein vol gedeporteerden vanuit Westerbork naar Midden-Europa in de regel nam. Eerst ging het ogenschijnlijk richting Beilen, maar de trein zette dan koers naar Assen, naar het noorden, om vervolgens via Haren en rangeerterrein Onnen onder Groningen-stad door naar het oosten af te buigen. Daarna volgden Hoogezand-Sappemeer, Zuidbroek, Scheemda en Winschoten. Bij Nieuweschans gingen de gedeporteerden de grens over. Ongeveer honderd keer volgde de 'Joedentrain', zoals Groningers hem noemden, dit traject. Voor het overgrote deel van de circa honderdduizend gedeporteerden gold dat ze die dag voor het laatst het vertrouwde Nederlandse landschap voorbij zagen glijden.

Al tijdens het transport vanuit hun woonplaats naar Wes-

terbork of elders gooiden mensen, Joden en niet-Joden, briefjes en briefkaarten uit de trein om nog snel familie, buren of kennissen op de hoogte te stellen. Soms schreven ze nog iets vanaf het station terwijl de trein op het punt stond te vertrekken. Ook werden briefjes naar buiten gegooid tijdens vervoer tussen kampen, tussen Vught en het centrale vertrekpunt Westerbork bijvoorbeeld. Gevangenen die op de trein naar Duitsland werden gezet vanuit andere plaatsen en kampen, zoals Amersfoort of Vught, probeerden eveneens familie en bekenden nog snel iets te laten horen. Op weg naar een onbekende bestemming nog even afscheid te nemen, een bedankje te sturen, te laten weten waar ze nu zijn – of juist niet meer.

Niemand heeft zich ooit gewaagd aan een schatting van het aantal uit de trein gegooide briefjes en kaarten. Het fenomeen valt alleen te becijferen met een *educated guess*. Getuigen langs het spoor hebben verteld dat ze kaarten uit de trein gegooid zagen worden bij Assen, Haren, Onnen en de grotere plaatsen als Hoogezand, Winschoten en Nieuweschans. Gooide gemiddeld een op de tien gevangenen een briefkaart uit de trein? Dan zijn er op basis van het aantal via Groningen gedeporteerden van honderdduizend misschien wel tienduizend van die briefkaarten en briefjes naar buiten gegooid. Daar komen nog die van de gedeporteerden op weg naar Westerbork of een van de andere kampen in Nederland bij, plus die tijdens de transporten tussen de kampen. Dat zijn er minder geweest omdat de gevangenen op dat moment nog enig uitzicht hadden op een bestemming waarvandaan ze nog contact konden hebben met familie en vrienden. Stel dat er dan nog vijfduizend briefkaarten en brieven bij opgeteld kunnen worden, dan zou het totaal neerkomen op ongeveer vijftienduizend kaarten of briefjes.

Maar hoe vaak regende het of belandde de post in de sloot? Hoe fanatiek waren de Duitsers en collaborateurs bij het onderscheppen, vertrappen en verbranden van naar buiten gegooide post? Als er een kwart uiteindelijk op de bus ging, dan hebben mogelijk een kleine vierduizend berichten hun bestemming bereikt.

Het zou betekenen dat ongeveer een tiende deel daarvan bewaard is gebleven, want het corpus waar dit boek op is gebaseerd beslaat circa driehonderd briefkaarten en briefjes. Deze documentjes bevinden zich in openbare collecties van musea en onderzoekscentra in binnen- en buitenland. Een onbekend, maar waarschijnlijk groot aantal is nog in privé-bezit.

‘Spoorlijnen en treinen speelden een grote rol in de Holocaust,’ aldus Van Rens en Wilms in *Tussenstation Cosel*. ‘De Shoah zou niet hebben kunnen plaatsvinden zonder treinen.’ Die trein is in het historische beeld van de Holocaust de symbolische schakel geworden. De briefkaarten zijn een belangrijke bron voor wat er in de wagons plaatsvond en zijn daarom essentieel voor meer inzicht in hoe de deportaties in hun werk gingen.

De briefkaartschrijvers vormen een unieke categorie ooggetuigen van de oorlog. Ze vertellen over het hier en nu, zonder de mogelijkheid van reflectie achteraf die dagboekschrijvers en auteurs van autobiografieën hebben. Het zijn momentopnames. De kaarten en briefjes zijn onder crisomstandigheden geschreven, terwijl gedeporteerden ‘het grote onbekende’ tegemoetgaan. Op het verloop van de systematische selectie, arrestatie, deportatie en vernietiging van Joden kunnen de uit de trein gegooide berichten nieuw licht werpen. Wat stond er op de kaarten, wat was de toon? Wie waren het die de kaarten opraapten en op de bus

deden? Wat dachten ze daarbij? Wat waren de ideeën van Drenten en Groningers die langs het spoor woonden over die treinen? Wat hebben ze gezien? Zagen medewerkers van de Nederlandse Spoorwegen de briefjes en briefkaarten en hoe reageerden zij daarop?

In dit boek belicht ik zoveel mogelijk aspecten van de enkele honderden uit de trein geworpen brieven en kaarten die zijn overgeleverd. Allereerst is er de context van oorlog en bezetting, de ideologie van de nazi's waarin de rassentheorie zo'n belangrijke plaats inneemt. Die leidde tot Jodenvervolging in eigen land en in alle bezette gebieden. De 'geheime' uitvoering daarvan moest leiden tot het afvoeren en vermoorden van alle Joden; zij werden opgepakt en gedeporteerd onder het voorwendsel dat ze dwangarbeid moesten verrichten.

Wat gebeurde er precies in de periode tussen het moment dat mensen in de trein stapten en het moment dat ze de grens overgingen? Daar komen we veel over te weten door de uit de trein gegooide berichten. Die werden geschreven omdat gedeporteerden op geen andere manier afscheid hadden kunnen nemen en ze ook voor hun eigen gemoedsrust graag een soort afsluiting wilden. Terwijl ze de kaart of brief volschreven kwamen andere gedachten langs, vertelden ze iets over hun wagongenoten, spraken ze de wens uit snel weer terug te willen komen en brachten ze nog felicitaties over aan deze of gene die binnenkort jarig was. In dit boek wordt gezocht naar overeenkomsten en verschillen tussen de briefjes: welke thema's vallen er uit het corpus te destilleren, welke patronen in toon en inhoud tekenen zich af, welke briefjes onttrekken zich juist aan die patronen? Het zoeken naar gedeelde thema's maakt het onvermijdelijk dat een en dezelfde briefkaart een illustratie kan zijn van meerdere thema's.

De briefkaarten en briefjes vertellen ons iets over de verwachtingen die gedeporteerden hadden, en dat kan een bijdrage leveren aan de voortdurende discussie over wat er bekend was over de vernietigingskampen. Wat wisten de brieffesschrijvers over wat hen te wachten stond en wat zeggen ze daarover? De schrijvers die dat in hun getuigenissen belichten komen aan bod, maar ook de verhalen van de ooggetuigen, de rapers en de ontvangers inclusief hun nabestaanden. Gezamenlijk geven ze een beeld van de informatie die de bevolking tussen 1942 en 1944 had over de deportatie van hun landgenoten.

In de literatuur over de oorlog noemen de geschiedschrijvers de briefkaarten wel, maar meestal alleen als een opmerkelijk verschijnsel. Waarschijnlijk lagen de kaarten en briefjes tientallen jaren in schoendozen voor ze een plek vonden in de collecties die er nu zijn. Daardoor hebben onderzoekers die zich afvroegen wat gedeporteerden precies wisten over hun lot ze niet of nauwelijks gebruikt als bron, terwijl deze documenten ten aanzien van die vraag juist wezenlijke inzichten kunnen bieden.

Naast het historische belang van de briefkaarten en briefjes zijn veel uit de trein gegooide briefkaarten ook laatste levenstekens. Nooit is er nog iets van de auteurs vernomen. De menselijkheid die de briefkaarten ademen staat in schril contrast met het wrede einde dat volgde. Met die wetenschap de laatste woorden van deze mensen lezen, maakt hun beklemming onverminderd voelbaar.

I

De eerste transporten uit Nederland

In Nederland werd vrijwel vanaf het begin van de bezetting in mei 1940 een beleid ingezet waarbij de Joodse bevolkingsgroep zoveel mogelijk moest worden geïsoleerd. Dat ging zo langzaam en geleidelijk dat de meeste Nederlanders het amper merkten. Joden waren al gauw niet meer welkom op de universiteit, mochten geen lid meer zijn van de vrijwillige luchtbescherming en mochten ingevolge de beruchte Ariërverklaring, een formulier dat ambtenaren moesten ondertekenen om te betuigen dat ze niet van Joodse afkomst waren, niet meer werkzaam zijn bij de overheid. De enige Joodse krant die nog mocht verschijnen was *Het Joodsche Weekblad*, want dat was nuttig om mededelingen door te geven. ‘Zo gingen de Joden eruit, voordat ze eraan gingen,’ schrijft historicus Jacques Presser in *Ondergang*. Het nazibeleid greep diep in het dagelijks leven in, met maatregelen als geen bioscoopbezoek en in Amsterdam zelfs geen toegang tot markten. De Duitsers die het in Nederland voor het zeggen hadden, waren mentaal al een paar stappen verder, want in hun ogen waren alle Joden ‘Untermenschen’ en in eigen land hadden ze daar ook al naar gehandeld door Joden te verjagen, te beroven en op te sluiten. Uitvoerend Duits ambtenaar Friedrich Wimmer, ‘een gemoedelijke Oostenrijker’, zo citeert Presser de enquêtecommissie Regeringsbeleid

1940-1945, 'kon echter maar niet begrijpen dat wij de Joden als gewone mensen behandelen'.

In januari 1941 moest iedereen in Nederland 'van Joodschen bloede' zich laten registreren. Kort daarna riepen de bezetters enkele Joodse prominenten bij zich en eisten de oprichting van een Joodse Raad die het Joodse volksdeel moest vertegenwoordigen. Ondernemer Abraham Asscher en hoogleraar David Cohen stelden zich beschikbaar voor een gedeeld voorzitterschap. Met de instelling van dit orgaan ontstond een heel apparaat met op den duur duizenden medewerkers. De Joodse Raad leek de behandeling van de Joden door de Duitsers te kunnen sturen en zelfs in eigen voordeel te kunnen buigen, maar uiteindelijk bleven de bezetters de baas. Hoogleraar Herman Frijda, die bij de oprichting ook was uitgenodigd toe te treden tot het bestuur, weigerde omdat hij dacht dat dit 'lichaam nooit meer zou kunnen zijn dan een werktuig der Duitsers'. Precies dat is de voorzitters van de Joodse Raad later verweten. Met de instelling van de Joodse Raad kwam ook een kaartsysteem waarin alle Joden stonden geregistreerd met hun persoonlijke gegevens, familieverband en aantekeningen over waar ze woonden of verbleven. Op veel kaarten is met rood potlood de datum van hun transport naar een vernietigingskamp genoteerd.

In februari 1941 werd een Joodse wijk in Amsterdam met prikkeldraad afgezet. In diezelfde maand had in de hoofdstad de eerste razzia plaats, waarbij Joden op straat werden opgepakt uit vergelding voor ongeregelheden. De bekende algemene staking op 25 februari 1941 was daar een protest tegen, maar die werd door de Duitsers weer aangegrepen om de maatregelen opnieuw strenger te maken. De bijna