

Hilversumse dwangarbeiders in Münsterland

EGBERT PELGRIM

Zoals bekend mag worden verondersteld, hield de Duitse bezetter op 23 oktober een razzia in Hilversum, waarbij circa 4000 Hilversumse mannen in de leeftijd van 17 tot 50 jaar werden opgepakt en afgevoerd naar Amersfoort en Ede. Tijdens het verblijf in Amersfoort, dat een week duurde, wist een aantal mannen aan de aandacht van hun bewakers te ontsnappen en naar Hilversum terug te keren. De resterende groep Hilversummers werd door de Duitsers op de trein gezet en als dwangarbeiders voor de ‘Organisation Todt’ (de OT, genoemd naar de toenmalige Duitse minister Fritz Todt, de voorganger van Albert Speer) naar Duitsland gevoerd. De OT was verantwoordelijk voor de aanleg en het onderhoud van de oorlogsinfrastructuur, zoals bevoorradingsroutes, vliegvelden en verdedigingswerken. Vanaf 1943 ging de OT zich in Duitsland zelf door de geallieerde bombardementen noodgedwongen bezighouden met het opruimen van de puinhopen en de wederopbouw van verwoeste industrie- en verkeerscomplexen. In het najaar van 1944 was daar de nood zo hoog gestegen dat de Duitsers in alle grote steden van Nederland razzia’s hielden om dwangarbeiders voor Duitsland te ronselen.

Na een treinreis van 35 uur kwamen de Hilversumse dwangarbeiders op 1 november 1944 aan op het station Osnabrück-Eversburg. Daar werden acht wagons afgekoppeld, die doorreden in de richting van Hamm. Het grootste deel van de trein, met daarin 858 man, ging naar Bramsche, van waaruit ze ingezet werden bij de aanleg van een spoorbaan om Osnabrück. Over hun belevenissen verscheen in 1998 het boek “Aufstehen! Kaffee holen!”. Over de geschiedenis van de andere groep Hilversummers, die hetzelfde werk in de buurt van Hamm en later van Bielefeld moesten doen, gaat dit artikel.¹

De trein naar Hamm

Na afgekoppeld te zijn, werden de acht wagons naar het zuiden, richting Hamm getrokken. Hoeveel Hilversumse dwangarbeiders zich in die trein bevonden is niet bekend, maar het zijn er in ieder geval 350 geweest, en waarschijnlijk zelfs een kleine 500. De trein passeerde Hamm om vervolgens in Ahlen, ongeveer 10 kilometer ten noordoosten van Hamm, te stoppen. Daar stapten de mannen uit om zich in een school te melden, waar ze zouden worden ingedeeld bij twee verschillende aannemersbedrijven. Joop Reijnders vertelde hierover: *Het ging er allemaal nogal gemoedelijk aan toe. Ik kwam te werken bij de firma Stöhr uit Tübingen. De an-*

1. Dit artikel kwam tot stand dank zij de informatie en hulp die ik kreeg van Joop Reijnders, Theus Westerbeek en Bert Welgemoed. Zij waren allen als dwangarbeider betrokken bij dit verhaal. Zie ook het naschrift bij dit artikel.

Overzichtskaart van het gebied waarheen de slachtoffers van de 23-oktoberrazzia op transport gesteld werden.



dere firma was Rathjens. Ik werd ingeschreven als nummer 1603 en ons werd gezegd dat we moesten helpen bij het aanleggen van een spoorbaan in Hamm. We waren in dienst bij de Organisation Todt, maar werden uitgeleend aan de twee firma's. De OT was verantwoordelijk voor de bewaking, vervoer en 'Verpflegung', d.w.z. eten en onderdak. Dezelfde dag gingen we weer terug naar Hamm, dit keer niet meer in de trouwe D-trein die ons uit Hilversum had gebracht, maar in open kolenwagens. Dat waren van die vierkante open bakken met een deurtje aan elke zijkant. Later zou blijken dat het indelen bij de ene of de andere firma een wezenlijk verschil zou maken.

Enemaal in Hamm teruggekeerd, werd de Stöhrgroep ondergebracht in het Gymnasium van die stad. Het was een gebouw van drie verdiepingen, waarvan de bovenste aan de Hilversummers werd toegewezen. De OT-bewaking kreeg een lokaal elders in het gebouw. De Hilversummers sliepen met een man of twintig in elk lokaal. Bedden waren er niet; op de grond waren van opstaande planken een soort bakken gemaakt, waarin houtwol was gestrooid. Houtwol plet echter erg snel, zodat ze er na een paar dagen al niets meer aan hadden. Het dak was bovendien al behoorlijk lek door bomscherven. Daar zouden ze al snel last van krijgen, want het regende nogal eens, dat najaar. De kelder was omgevormd tot een soort gaarkeuken; daar stonden kookketels waarin de dagelijkse soep werd klaargemaakt. De grootte van de Stöhrgroep is niet bekend, maar kan geschat worden op 175 tot 200 man.

ne. Dit was een grote cavaleriekazerne met een ruime binnenplaats. Bij aankomst werd er per man één deken verstrekt en de Hilversummers moesten die eerste nacht maar op de kale planken van een zolder doorbrengen. De volgende dag werden ze verplaatst naar een ander deel van het gebouw waar wel stro was. Dat stro was echter al lange tijd gebruikt door 'Ostarbeiders' (Polen en Russische krijgsgevangenen) die vertrokken waren. De luizen hadden ze echter achtergelaten zodat de Hilversummers al snel na hun aankomst in Hamm met deze beestjes te maken kregen.

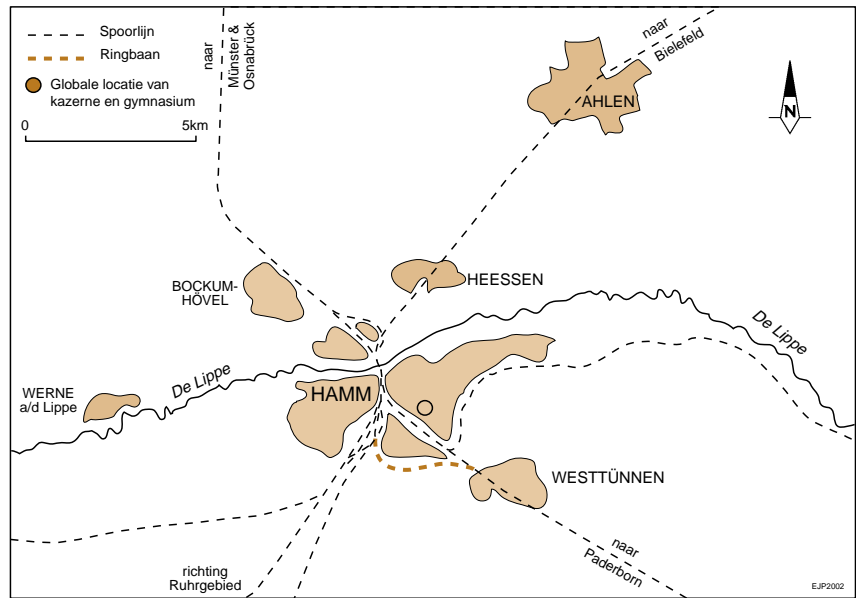
Zowel de kazerne als het Gymnasium lagen op ongeveer een half uurtje lopen van de bouwplaats, een omleidingsbaan ten zuiden van Hamm. Volgens Joop Reijnders is er mogelijk nog een derde groep Hilversummers geweest, die gelegerd was in Heessen, een klein dorpje dat een paar kilometer ten noorden van Hamm ligt. Over deze groep heb ik echter geen verdere gegevens kunnen vinden.

Werken voor de OT

De gehele Stöhrgroep werd ingezet voor de aanleg van een ringbaan ten zuiden van Hamm. Deze liep (en loopt) van Westtünen aan de lijn naar Paderborn en Kassel naar het grote spoorwegemplacement van waaruit twee verschillende spoorlijnen naar het zuiden, verder het Ruhrgebied in lopen. Aan deze ringbaan werkte ook een deel van de Rathjensploeg. Andere Rathjensarbeiders moesten werken aan het herstellen van bomschade op het grote emplacement of aan het dichtgooien van bomkraters bij het Datteln-Hammkanaal dat door Hamm loopt. Hamm was als groot spoorwegknooppunt regelmatig het doelwit van geallieerde luchtaanvallen en bombardementen en er viel dus heel wat op te ruimen.

Joop Reijnders over het werk: *'s Morgens moesten we ongeveer een half uur lopen voor we om 7 uur op de Baustelle – de plek waar we de spoorlijn moesten aanleggen – waren. Soms hadden sommige mensen geluk en moesten ze aparte klusjes voor de OT doen, zoals brood halen. Meestal werd dat gedaan door een groepje van 3 of 4 man, die dan die dag verder niet naar de Baustelle hoefden. De anderen moesten op de Baustelle werken onder leiding van een 'poelier'. Dat is de Duitse naam voor een voorman, maar wij Hilversummers hadden het altijd over een 'poelier'. Die poeliers waren in dienst van de OT en er waren zeer gemene exemplaren onder. Elke poelier had een man of 25, 30 onder zijn hoede en zijn taak was hoofdzakelijk de arbeiders zo hard mogelijk te laten werken. Op het werk moesten we met bielzen en rails slepen, en een talud maken voor de spoorbaan. Het was zwaar werk en de poeliers stonden niet toe dat je rust nam, maar gelukkig werd het werk geregeld onderbroken voor luchtalarm.*

Aan de ringspoorlijn werkten behalve de Hilversummers ook Russen, Polen en Badoglio-Italianen. Reijnders: *De Italianen gingen bij luchtalarm aardappelen uit het veld halen. Die werden dan op een vuurtje gepoft. De Russen en Polen hadden het heel slecht. De Polen hadden een P op hun jas, de Russen: Ost. Daardoor waren ze goed herkenbaar en werden dan ook voor het minste of geringste geslagen. Niet dat ze zich daar overigens veel van aantrokken. De Russen droegen meestal gewatteerde jassen die de knuppelslagen van de poeliers nog wat opvingen. Ook de kleding en schoenen van ons Hilversummers sleten op het werk*



hard. Na korte tijd deden we wat de Russen ook deden: een reep deken om je schoenen binden om je voeten nog wat warm en droog te houden. Een tweede deken sloeg je dan als een rok om je heen, wat dan met een touw er omheen vastgebonden werd. Aan dat touw hing dan op je rug je etensbakje, want dat had je nodig als tussen de middag (maar vaak ook veel later) er weer soep uitgedeeld werd. De soep op de Baustelle was vaak nog slechter dan in de school. Op den duur was het voedsel niet toereikend voor het zware werk dat de mannen moesten verrichten. Het werd voor de Hilversummers noodzakelijk om, voor zover dat mogelijk was, er tijdens het werk tussenuit te knijpen om bij de plaatselijke bevolking aan te kloppen voor wat extra eten. Reijnders: Sommigen gingen met twee man op de fiets, maar ik ging meestal alleen. Vaak kreeg je geen boterham, maar mocht je wel wat uit de winterkuil halen, een wortel of een kool. Duurde het luchtalarm wat langer, dan maakten we van de gelegenheid gebruik om klusjes te doen, wat vaak wat meer eten opleverde.

Verschillen in 'bedrijfscultuur'

De behandeling van de dwangarbeiders was sterk afhankelijk van de firma waar ze voor werkten. Elk van de bedrijven had zijn eigen, vaste groep van OT-bewakers en poliers. De bewaking bij de firma Rathjens was veel strenger en het eten veel slechter. Joop Reijnders, die voor Stöhr werkte: Het ging er vrij gemoedelijk aan toe. 's Morgens vroeg klonk het: "Aufstehen, Suppe holen" en dan moesten we met ons etensbakje naar de kelder waar grote kookketels stonden waar de soep in gemaakt werd. Veel soeps was het overigens niet, maar het vulde de maag enigszins. 's Avonds kregen we ook weer driekwart liter soep, aangevuld met een kwart brood, van dat Duitse, een plakje worst en wat boter. Als we dan de ochtendsoep op hadden gingen we naar de Baustelle. Na het werk waren we vrij om te gaan en staan waar we wilden. We liepen dan zonder bewaking van de Baustelle terug naar de school. Het gebeurde wel dat we na het werk nog even de kroeg ingingen. We deden ook wel klusjes voor de plaatselijke bevolking. Voor de school was een grote vijver

en ook een pomp voor drinkwater, waar vrouwen regelmatig met een bolderkar water kwamen halen. Waarschijnlijk werkte de waterleiding door de vele bombardementen vaak niet. De Hilversummers boden dan aan de bolderkar voor hen te trekken, in de hoop daarmee wat koffie en brood te verdienen (wat ze ook vaak ervoor kregen). Op het laatst had ieder zo z'n vaste adresjes waar je 'op de biets' kon gaan. De Stöhrmannen hadden op zondag meestal vrij. Theus Westerbeek zat echter in de Rathjensgroep, waar een heel ander klimaat heerste: Zowel in Hamm als in Kirchlengern [waarover later meer, EJP] was er een streng regime. We kregen absoluut geen gelegenheid er tussenuit te gaan om te gaan bietsen of karweitjes te gaan doen. Wel was er al vrij snel in Hamm een strafkamp waar je al terecht kon komen voor het maken van een brutale opmerking. Dat strafkamp was een afgeschermd gedeelte van de binnenplaats van de kazerne, waar ook elke ochtend het appèl werd gehouden. Hoewel het zeer riskant was, waren er ook binnen de Rathjensgroep Hilversummers die kans zagen er af en toe tussenuit te knijpen om te gaan 'bietsen', d.w.z. uit bedelen te gaan voor wat eten. Vooral tijdens de veel voorkomende luchtalarmeren was het mogelijk aan de bewaking te ontsnappen. Bert Welgemoed: *Iedereen ging wel eens uit bietsen bij bewoners in de omgeving. Soms met wat geluk, soms klaagden deze mensen bij de OT-leiding. Die dan het bietsen verbood en met straf dreigde. Eén van de mensen, die of niet kon of wilde luisteren, was Van Wijngaarden, de schillenman van de toen nog Laarderweg. Hij werd gepakt en kreeg straf. Wij moesten toekijken hoe hij naakt in de rondte moest draven. Toen hij er uiteindelijk bij neer viel, werd hij met geweerkolven afgeranseld. Wij hebben hem daarna niet meer gezien en namen aan dat hij toen was doodgeslagen. Rein van Wijngaarden zou later getracht hebben te ontsnappen en weer opgepakt zijn. Hij overleed op 23 februari 1945 in Münster.*

De mannen van de Rathjensgroep maakten veel meer werkdagen dan de Stöhr-groep; slechts één maal in de drie weken hadden ze een zondag vrij, verder was het elke dag werken. Ook de zwaarte van het werk verschilde per firma. Stöhr beschikte nog over enkele mechanische hulpmiddelen, zoals een loopkat om de rails te verplaatsen. Rathjens, die tot op het laatst nog aan de Atlantikwall had gewerkt, moest daar door de invasie alles achterlaten zodat de Hilversummers die voor die firma moesten werken, alles met de hand moesten doen. Onder de groep Hilversummers die voor Rathjens werkten vielen door uitputting, ondervoeding en ziekte veel meer slachtoffers dan in de Stöhr-groep. Van de Hilversummers die op 1 november in de trein naar Hamm zaten, zijn er 31 overleden in de periode tot de bevrijding. Van hen werkten er ten minste 27 voor Rathjens.

Luchtgevaar

Hamm en omgeving was een spoorwegknooppunt en is erg vaak gebombardeerd. Op het werk was er echter geen schuilmogelijkheid. Bij het vooralarm (dan was er nog niets aan de hand, het duurde dan nog wel even voordat het 'Vollalarm' was, maar dan vlogen de scherven dan ook in het rond) liepen de arbeiders van de bouwplaats weg om een goed heenkomen te zoeken. Joop Reijnders: *Als het vooralarm was, gingen we naar het dorpje even verderop. Dat was dwars door*

het veld een klein kwartiertje lopen. Daar was een schooltje met een bunker, maar daar mochten wij als buitenlanders niet in. Wij gingen dus schuilen in het schooltje, maar veel dekking gaf dat niet. We hebben toen wel eens geluk gehad. Zo gingen we na het alarm weer terug naar de Baustelle en halverwege was er een cafeetje dat tegen een dijk was aangebouwd. Het gebeurde bijna dagelijks dat er dan, terwijl we halverwege de terugweg waren, opnieuw luchtalarm was. We gingen dan niet weer terug naar het schooltje, maar doken in de kelder van het cafeetje, waar brandhout lag opgeslagen. De dijk bood dan nog wat bescherming tegen rondvliegende scherven. Op een keer deden we dat niet maar liepen door naar de Baustelle onder het motto: het zal wel zo'n vaart niet lopen. Bleek achteraf dat cafeetje een voltreffer gehad te hebben! Het liep ook wel eens minder goed af. Op 29 november 1944 hielden de geallieerde luchtmachten een offensief tegen strategische punten zoals spoorwegknooppunten, bruggen en viaducten. Rond 1 uur 's middags verschenen de bommenwerpers boven Hamm. Bert Welgemoed: Tijdens één van die alarmen hoorden wij dat bommen afgeworpen werden. Je kon dat herkennen aan een geluid dat leek of met een plaat zink of iets dergelijks gerammeld wordt. We zochten dus iets te schuilen. Collega Henk Verhoef, de melkboer van de Jan van der Heijdenstraat, dook met Jacob Ruiters een greppel in. En hadden de verschrikkelijke pech dat de bom net daar naast insloeg en de grond van de krater hen begroef. Beiden kwamen om.

Bielefeld

Tegen Kerst 1944 werd het de OT duidelijk dat ze voor de Hilversumse dwangarbeiders in Hamm dringender werkzaamheden hadden. Zeventig kilometer noordoostelijk van Hamm ligt de stad Bielefeld, aan een strategisch belangrijke spoorlijn van het noorden via Hannover naar het Ruhrgebied. Net ten noorden van Bielefeld, bij Schildesche (toen nog een zelfstandig dorp, nu een buitenwijk van Bielefeld) kruist deze spoorlijn het dal van de Johannisbach middels een in 1847 gebouwde viaduct. Het was een belangrijke spoorlijn; het was dan ook een

In de directe omgeving van het Bielefeldviaduct richtten een groot aantal geallieerde bombardementen grote schade aan. Deze boerderij werd op 26 november 1944 volkomen vernield toen de Amerikanen 495 brisantbommen op en rond het viaduct gooiden. Toen de Hilversummers kwamen om de omleidingsbaan aan te leggen, troffen ze dit landschap aan.



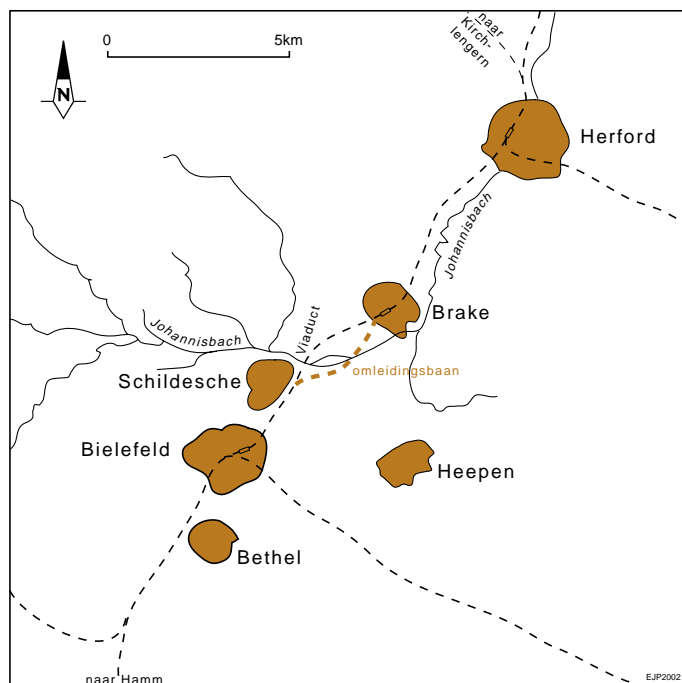
dubbel viaduct, zodat vier spoorlijnen naast elkaar de Johannisbach overstaken. Het viaduct, als kwetsbare schakel in de lijn, stond dan ook al jaren in de belangstelling van de geallieerden, die het tot Kerst 1944 al een keer of vijftig hadden gebombardeerd. Zonder dat er echter ernstige schade toegebracht werd, want viaducten zijn vanuit de lucht moeilijk te raken en relatief ongevoelig voor bomschade. Alleen al in november 1944 gooiden de Amerikanen niet minder dan 2151 brisant- en 33.000 brandbommen op het viaduct. De daarbij aangerichte schade kon door de Duitsers echter vrij eenvoudig weer worden hersteld. De omgeving van het viaduct had echter zwaar te lijden gehad van de bombardementen. Op 30 september 1944 werd tijdens een zware luchtaanval de gehele binnenstad van Bielefeld verwoest. Er vielen toen 600 doden. Het beekdal bij het viaduct was onherkenbaar veranderd. Het was een woestijn geworden van omgeploegde weiden, ontwortelde bomen, duizenden bomkraters en vernielde boerderijen. De najaarsregens maakten van het beekdal een moeras met diepe modderpoelen. De omgeving lag vol met niet-ontplofte bommen.

De Duitsers hielden er echter rekening mee dat het viaduct wel eens in de nabije toekomst ernstig beschadigd kon worden, of zelfs verwoest. Ze besloten de OT een omleidingsbaan te laten maken, die hiervoor vanaf 1 december 1944 2000 man in zou zetten. Onder wie de Hilversumse dwangarbeiders in Hamm. Het 3,4 km lange omleidingbaantje, de 'Gummibahn' zoals de Duitsers het noemden, zou een enkelspoorslijntje worden dat vanaf Schildesche oostelijk van het viaduct door het Johannisbachdal zou lopen, om bij Brake weer aan te sluiten op de hoofdlijn. Het zal echter duidelijk zijn dat de werkomstandigheden in het Johannisbachdal niet tot de meest ideale gerekend konden worden.

Het werk in Bielefeld

Nog voor Kerst 1944 werd de Stöhr-groep als eerste naar Bielefeld verplaatst. Zij werden ondergebracht in een soort buurthuis in Bethel, een voorstadje van Bielefeld. De Rathjensgroep zou pas rond de jaarwisseling komen. Waarschijnlijk waren toen in de buurt van Bielefeld de mogelijkheden om de mannen onder te brengen uitgeput, want zij werden gelegerd in de dorpschool van Kirchlengern, 20 kilometer ten noorden van de Baustelle in het Johannisbachdal, en bijna 30 kilometer van Bielefeld. Theus Westerbeek: *Langs de wanden van een lokaal werd ons (gelukkig op schoon stro) de mogelijkheid geboden de nacht door te brengen. Enige schoolbanken boden de gelegenheid*

Bielefeld en omgeving.



om eens te zitten en kleding enz. op luizen na te kijken. De voedselverstrekking verbeterde iets. Maar dat was ook maar van korte duur. De winter was streng, de werkzaamheden dezelfde als in Hamm. Iedere dag, behalve zondags, per trein naar de Baustelle. De trein stond vaak stil door wat dan ook en niet verwarmd. Je moest wel over een ijzersterk gestel beschikken om dit alles te overleven. In maart kregen we nog slechts om de andere dag wat te eten en te drinken. Een kleine groep Rathjensarbeiders werd onder dak gebracht in Heepen, een dorpje enige kilometers ten noordoosten van Bielefeld, waar Rathjens ook het kantoor voor het omleidingsbaanproject had.

De werkdagen waren lang en het werk zwaar. Joop Reijnders: Om een uur of vijf's morgens was het eerst verzamelen geblazen op de appèlplaats voor het buurthuis. Daarna ging het te voet naar beneden, naar Bethel. Dan was het nog twee à drie kilometer lopen naar het station in Bielefeld. Van daar uit ging het per trein naar de Baustelle in Brake, zo'n elf kilometer verderop (maar het gebeurde ook wel dat de trein niet kwam, en dan moesten we die afstand dus lopen). De trein bleef bij station Brake op een zijspoor staan, maar de loc werd afgekoppeld om de zandtrein te trekken. Dat zand kwam van elders en lag op platte wagens met lage, opstaande randen. Die zandtrein moest wel elke dag leeg en de poeliers sloten daar weddenschappen op af of het wel of niet zou lukken. Elke poelier had een man of 25, 30 onder zich. Dat zand lossen gebeurde met acht à tien mannen per wagon. Soms was dat wat lichter, soms erg zwaar werk, vooral als er (wat wel eens gebeurde) boomstronken in het zand zaten. Soms ook was de vorst er overheen gegaan en dan moest het eerst met een pikhouweel losgeslagen worden. Dolf van der Linden is op een keer van zo'n zandwagon afgevallen. De zandtrein trok net op om verderop wat meer zand te storten. Van der Linden raakte daarbij geblesseerd aan zijn rug. Heeft daarna nog als tolk gewerkt, want hij sprak vloeiend Duits. Als het zand gelost was, moest het verder verplaatst worden. Dat gebeurde met kiepkarren op een smalspoor. Het zand werd gebruikt om gaten te dichten. 's Middags waren er geregeld aanvallen van 'Tiefflieger', daarvoor werd wel vooralarm gegeven. Het gebeurde wel eens dat de loc geraakt werd. Dat betekende dan wel dat we 's avonds terug moesten lopen. De Italia-

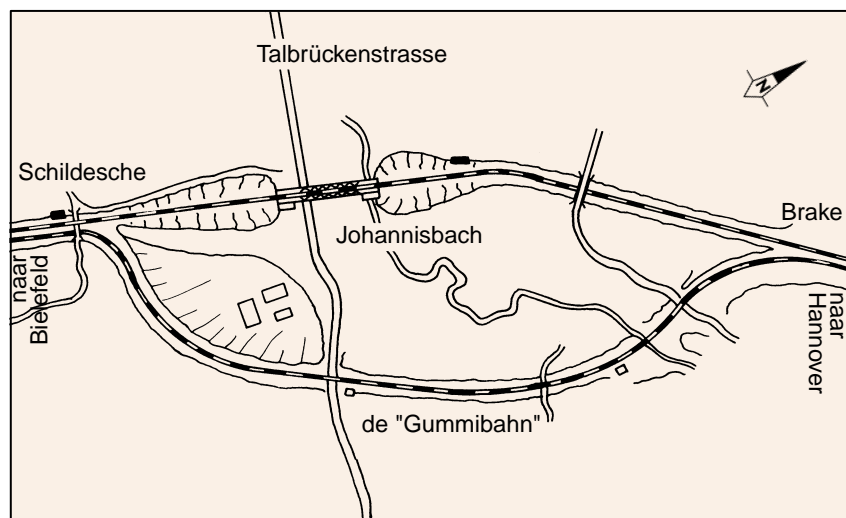
Foto van de omleidingsbaan in 1953, op de plaats waar deze bij Scheldesche aansloot op de hoofdspoorlijn. Het viaduct is nog maar voor de helft hersteld en draag slechts twee sporen. De omleidingsbaan kreeg na de oorlog een dubbel spoor en werd voornamelijk gebruikt voor passagierstreinen.



nen liepen in groene uniformen met petten met kleppen. Zij rooiden stiekem aardappelen tijdens een alarm en roosterden die op een vuurtje. Toezicht was er toch niet want de poeliers zaten dan wel veilig in een schuilkelder. De Italianen gingen niet uit bietsen, want ze kregen toch niets. Dat gold ook voor de Russen. De Hollanders gingen tijdens een alarm wel uit bietsen.

De werkdagen varieerden. Soms was het 10 of 12 uur, maar soms ook wel korter. Tussen de middag kwam er een speciale etenswagen met ca 3 stoomketels, op een apart zijspoor bij het stationnetje van Brake. Er zat een soort bordes aan, waarlangs de mannen met hun etensbakje liepen voor een schep (van $\frac{3}{4}$ liter, maar soms niet helemaal vol) soep. Reijnders: Dat was wel watersoep, met 'vogeltjeszaad' en hier en daar een stukje aardappel, wat een 'blindganger' genoemd werd. Veel vet zat er niet in, want met een beetje water was je bakje zo weer schoon gespoeld. Vanuit de groepen die verderop werkten, stuurden ze een man of vier om wat gamellen soep op te halen.

Op het werk moest veel met de hand worden gedaan. De omleidingsbaan werd op een slecht stuk grond aangelegd: veen, leem en klei. Dat was zwaar werk en de grond bleef aan de scheppen kleven. Het terrein bevatte veel greppels, die met zand gedicht moesten worden. Ook waren er kleine beekjes, die overbrugd moest worden met een brug, waarbij zware boomstammen als ondergrond gebruikt werden. Het normale werk aan de spoorbaan was het 'stopfhacken' (met houweel werken), het maken van een talud met de panschop (veen en klei) en het aanleggen van de baan zelf, vanaf een platte wagon met loopkat. Reijnders: Het kwam nogal eens voor dat er iemand door pure uitputting overleed. Vier landslieden moesten dan op een soort ladder het lijk wegdragen. Over het lijk ging dan een deken, om de voeten asfaltpapier. De klompschoenen e.d. werden natuurlijk direct ingepikt. Ik heb zelf eens een smalspoorrail op mijn voet gehad. Ik kreeg direct een dikke enkel en kon met veel moeite nog thuis komen. Van Dieren (of ene Schulte) heeft me toen nog geholpen om op de trein te komen. Ik had veel pijn en kreeg enkele dagen bedrust.

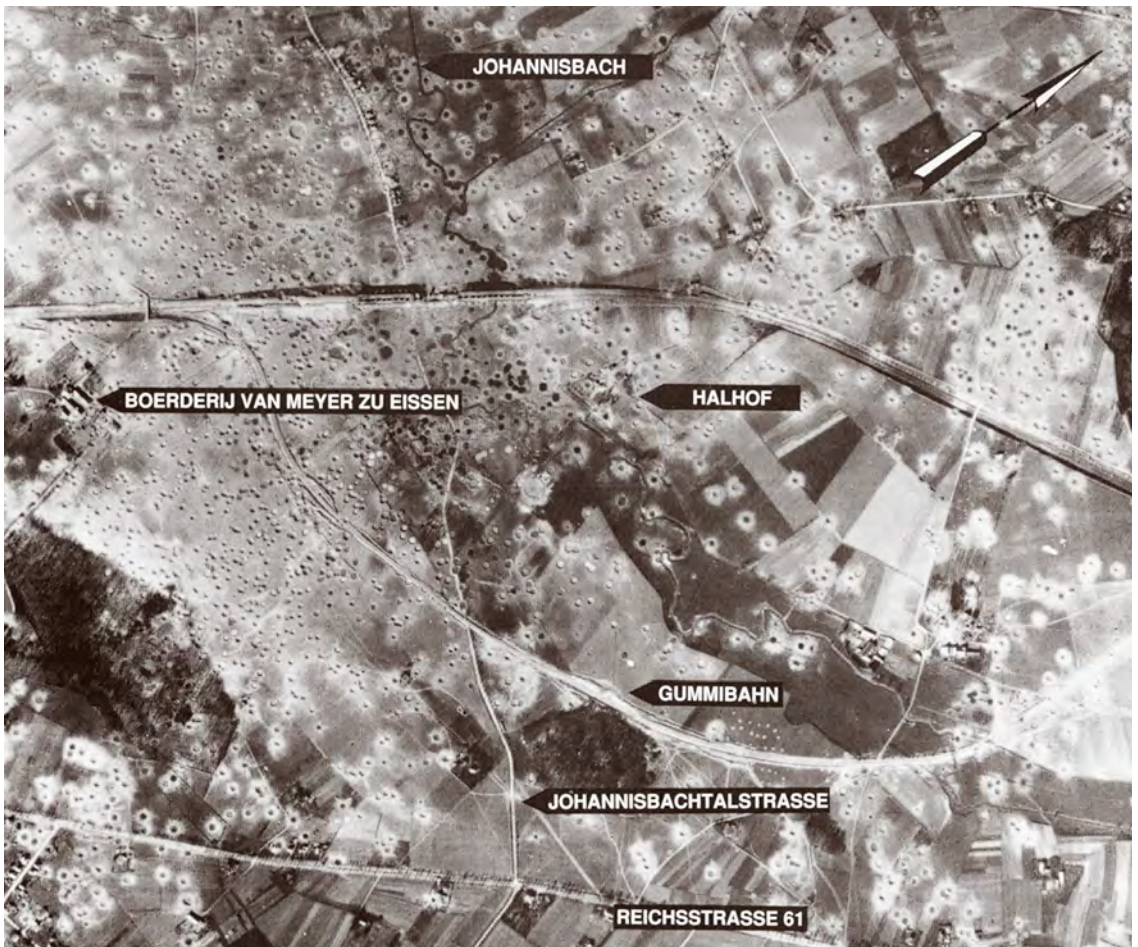


Nadat in november de Amerikanen drie zware luchtaanvallen uitvoerden, besloten de autoriteiten van de Deutsche Reichsbahn tot de aanleg van een omleidingsbaan voor het geval het viaduct buiten gebruik zou worden gesteld. De aanleg begon in begin december 1944.

In het buurthuis

Na het werk gingen de Stöhrgroep, als de loc tenminste niet lek geschoten was, met de trein weer terug naar Bielefeld. Dat was aanvankelijk nog een oude D-trein, zij het zonder ruiten. De trein werd later vervangen door goederenwagens met rongen. Reizigers vertelde: Eenmaal in Bielefeld ging het dan weer te voet naar het buurthuis in Bethel (onderweg hadden we zo onze biets-adresjes), waar gegeten werd. Weer $\frac{3}{4}$ liter soep, dat sommigen snel naar binnen werkten om weer achteraan in de rij aan te sluiten; als er soep overbleef, kon je nog wel eens een 'overschep' bemachtigen. Daarna werd het brood uitgedeeld, en hoewel dat eigenlijk voor de volgende morgen bedoeld was, werkten velen dat ook direct weg. Dan had je de volgende morgen wel niets te eten, maar tenminste de avond ervoor een voldaan gevoel. Het eten in Bethel moest wel met een handkar gehaald worden in een ander plaatsje, een kilometer of vier weg. Daar stond een grote loods met een keuken met stoomketels en dergelijke. Er was een grote voorraad kool, aardappels, peen en zo. Dat behoorde allemaal toe aan de firma Stöhr. Een keer in de maand kregen we ook sigaretten, tien of twintig de man, en een pakje steeltjestabak, dat erg grof was en alleen in krantenpapier te roken. Veel mensen waren verslaafd aan het roken; je kon je eten ruilen voor sigaretten. Ruiten was de enige manier om ergens aan te komen, in Bethel was nog maar weinig te koop.

Het maanlandschap rond het viaduct kort voor het eind van de oorlog. Alleen al op deze foto van de USAF kan men meer dan 2000 bomkraters tellen (op een oppervlakte van nog geen 3,5 vierkante kilometer). In dit terrein vol kraters en onontpofte bommen werd de omleidingsbaan aangelegd.



In het buurthuis sliepen de mannen op houtwol. Het aantal zieken nam snel toe en van hogerhand werd bevolen dat er kribben met strozakken moesten komen. Reijnders: *Ook was er een ruimte waar je kon zitten en eten. Onder de daar aanwezige lamp zaten we 's avonds luizen te vangen. Met de hygiëne was het niet best gesteld. Wel kregen we elke maand een klein stukje kleizeep, maar daar zat veel zand in, dus je moest het goed afspoelen. We hadden er ook kastjes om onze kleren en andere bezittingen in op te bergen. Dat ontluizen was elke avond een soort ritueel. Het was lastig, want kleepluizen nemen de kleur van de kleding aan en zijn dan moeilijk te zien. Ze laten veel neten achter, die na een paar dagen ook weer luizen worden. In Bethel zijn we een keer in een soort badhuis ontluisd, maar dat haalde niet veel uit. De volgende dag zaten we in de D-trein met Polen, Italianen en Russen, dus we hadden ze zo weer terug. We hebben ook een keer nieuwe kleren gekregen, want de oude waren helemaal op.*

Over ziekte gesproken: de Duitsers hanteerden de stelregel: als je geen koorts had, was je niet ziek. Zij die te ziek waren om te werken, gingen 's morgens niet naar de appèlplaats maar bleven in het buurthuis achter. Daar kwam dan de Sanitätär langs en nam de koorts op. Vervolgens konden de patiënten op eigen gelegenheid naar de dokter beneden in het dorp. Meestal kreeg je van hem één dag bedrust voorgeschreven. Medicijnen waren er nauwelijks, aspirine was het enige. Ernstige gevallen gingen onder begeleiding van Dolf van der Linden naar Bielefeld. Daar was een Stabsarzt beschikbaar in de kazerne. In Bielefeld werd ook wel geopereerd. In Bethel zijn eind januari ca 20 man afgekeurd en naar huis gestuurd.

In Kirchlengern

In Kirchlengern verslechterde de situatie voor de Hilversummers gestaag. Door de slechte voeding en het zware werk nam het aantal zieken verontrustend toe. Wat Westerbeek over die periode nog het meeste bij staat was, dat hij als jonge jongen (hij werd op 2 november in Hamm 18) de oudere mannen vaak moest op-

Kontakten met de Duitse bevolking

Hoewel het met name voor de dwangarbeiders van de Rathjensgroep moeilijk was aan de OT-bewaking te ontsnappen en in contact te komen met de plaatselijke bevolking, gebeurde dat toch wel eens. Hoewel dat officieel verboden was, bleek de 'gewone' Duitse bevolking vaak bereid de Hilversummers te helpen. Theus Westerbeek: *Op de dag voor Kerst werd ik in Hamm, dicht bij de kazerne, aangesproken door een vrouw, die mij vroeg 1e Kerstdag bij haar gezin te komen eten. Wat ik uiteraard graag accepteerde. Het ontbrak aan niets, en zij en haar man hoopten dat hun zoon, een soldaat bij de Flak (luchtafweer) in de buurt van Weesp, net zo onthaald zou worden. Ik wist wel beter! Ik kreeg nog wat kalkoen mee voor mijn broer die bij mij in dezelfde groep zat, maar door ziekte niet kon werken en zich dus ook niet kon verplaatsen. Bert Welgemoed had een soortgelijke ervaring toen de Rathjensgroep vanuit Hamm in Bielefeld aankwam. We zouden daar in eerste instantie in een school ondergebracht worden. Terwijl wij op het schoolplein op nadere berichten stonden te wachten, werd ik aangesproken door een oudere dame. Ze zei mij: 'Als jullie hier ondergebracht worden, willen wij proberen jullie af en toe te helpen. Wij wonen hier vlakbij in de Wittekindstrasse. In ons hele huis woont geen enkele nazi. Wel uiterst voorzichtig! Het is heel gevaarlijk'. Men bracht ons echter, zoals bekend, naar Kirchlengern. Met een vriend samen ben ik later een keer aan de bewaking ontvlucht en heb deze mensen opgezocht. Kregen wat eten en wat kleding. Op de vraag waarom zij juist mij had aangesproken hadden, zeiden ze 'Intuïtief'. Ik leek wat op hun zoon. Die was in dienst van de NSKK (Nazional Sozialistisch Kraftfahrer Korps) en was in het oosten vermist. (Is nooit teruggekeerd). De NSKK was een semi-militaire club, net als de OT, en zorgde voor vrachtwagenchauffeurs voor o.a. de Wehrmacht. Op de weg terug werden wij achterop gereden door iemand van de Grüne Polizei op een motor met zijspan. Paniek natuurlijk! Hij vroeg waar wij heen gingen. 'Naar Milse', zeiden wij. 'Daar moet ik ook heen,' zei hij, 'doe me een lol, rij mee. Eén in de zijspan, dan kan hij de jerrycan met benzine die er los in ligt, vasthouden. De andere kan achterop.' Geluk dus met de dommen en daardoor waren wij net op tijd voor het avondappèl terug op de bouwplaats. De Stöhrgroep had in Bethel soortgelijke ervaringen. Daar lukte het Dolf van der Linden om een aantal instrumenten te lenen van inwoners van Bethel, zodat hij met een aantal omroepmusici uit de groep tijdens de Kerst muziek voor de Hilversummers in het buurthuis te maken.*

beuren met 'peptalk': ze moesten maar niet over thuis piekeren, want daardoor kwijnden ze helemaal weg. Bert Welgemoed: De grote angst was altijd om dysenterie te krijgen, dus het was zaak om iets te vinden wat als stoppend bekend stond. De remedie tegen bijv. dysenterie was steevast 'Zwei Tage Bettruhe'. Mijn vriend Jaap de Wolff was helaas na die twee dagen zo verzwakt dat hij niet meer kon eten en gestorven is. Theus Westerbeek: Ik herinner me nog Eilt de Hoop. Dat was een klein mannetje dat helemaal weggeteerd was. Op het laatst lag hij alleen maar op het stro, niet in staat nog op te staan. In zijn hand had hij een briefkaart uit Hilversum, die hij keer op keer las. Toen dat ook niet meer ging, moesten zijn maats de kaart telkens voorlezen.

Welgemoed: De ziektes (besmettelijk naar men vermoedelijk veronderstelde) verontrustten de bevolking van Kirchlengern kennelijk uitermate. Rond begin maart 1945 kwamen een aantal dames en heren met een, heel duidelijk niet tot de OT behorende arts, ons verblijf in ogenschouw nemen. Kennelijk op zijn advies werden kort daarna een groot deel van de daar ondergebrachte arbeiders (hoeveel weet ik niet) over twee groepen verdeeld, met een tussenpoos van een week op transport gesteld en met houtgas gestookte vrachtauto's naar de grens bij Glanerbrug gebracht. Deze transporten van zieke arbeiders vonden begin maart plaats. Bert Welgemoed en ook Theus Westerbeek en zijn broer bevonden zich in het tweede transport dat 11 of 12 maart uit Kirchlengern vertrok. Vanaf de grens bij Glanerbrug moesten ze verder te voet naar Hilversum, waar zij rond 18 maart aankwamen, waar ze nog net een staartje van de hongerwinter meemaakten.

Er bleef een klein groepje Hilversummers in Kirchlengern achter. Enkele dagen later, op 14 maart, lukte het de Engelse RAF wat de Amerikanen twee jaar lang niet gelukt was: het Bielefeldviaduct werd met een bombardement vernield. Daarvoor was wel een toen net ontwikkelde 'aardbevingsbom' nodig, een 'Grand Slam'. Deze tien ton zware bom boorde zich diep in de modderige bodem naast het viaduct voordat hij tot ontploffing kwam. De ondergrondse schokgolven deden een groot deel van het viaduct instorten. Daarmee was het afgelopen met het treinverkeer over het traject, want de omleidingsbaan was nog niet klaar. Het viaduct werd in 1947 voor twee

Foto van het viaduct op 17 maart 1945. De aardbevingsbom heeft ca. 250 meter van het viaduct doen instorten.



van de vier sporen hersteld door er een stalen noodbrug over aan te brengen. De omleidingsbaan waar de Hilversummers zo lang aan gezwoegd hadden, werd na de oorlog voorzien van een dubbel spoor en zou nog tot 1964 in gebruik blijven. In dat jaar werd de tweede gerestaureerde helft van het tweelingviaduct in gebruik genomen waardoor er weer vier sporen overheen gingen en de Gummibahn overbodig werd. Tegenwoordig is er helemaal niets meer van terug te vinden.



*in 1951: een persontrein over het
omleidingsspoor.
vrachtverkeer gaat over het viaduct.*

Terug naar huis

Inmiddels naderden in de tweede helft van maart de troepen van de Amerikaanse 5e Pantserdivisie Bielefeld, waardoor het werk van de OT stil kwam te liggen. Alle buitenlanders in de omgeving (niet alleen de dwangarbeiders, maar ook zij die in de gewone Arbeitseinsatz zaten) moesten zich eind maart in Schildesche melden. Van daaruit liepen ze, twaalf uur lang, in een lange stoet naar Herford om voor het front uit te blijven. Waarschijnlijk was het de bedoeling om de mannen vanuit Herford verder naar het oosten te voeren, maar in die stad bleek er niets door de OT geregeld te zijn. De mannen moesten het dus verder zelf maar uitzoeken en de OT-ers doken in burgerkleding onder. Al liftend en lopend zijn de Hilversummers daarna door het Teutoburgerwald getrokken om het front te ontwijken. Eenmaal achter de linies ontfermden de geallieerden zich over hen. Bielefeld werd op 2 april 1945 door de Amerikanen bevrijd.

De mannen werden meestal per vrachtwagen vervoerd naar speciale opvangcentra, waar (in verband met de luizen) een behandeling met DDT als eerste op het programma stond. Daarna werden de mannen voorzien van nieuwe papieren en kleding. Een van die opvangkampen bevond zich in de Siemensfabriek in Bocholt, die gebombardeerd was maar nog wel bruikbaar. Diverse Hilversummers hebben daar dagen gebivakkeerd, wachtend op transport naar Nederland. Maar in Nederland was op dat moment de oorlog nog volop in gang en de mannen werden dus in eerste instantie naar de net bevrijde steden in Twente en de Achterhoek gebracht. Het wachten was op transport naar Hilversum, maar dat duurde nogal, niet in de laatste plaats omdat na de bevrijding het westen door de geallieerden tot afgesloten gebied werd verklaard. Zo verbleef Joop Reijnders een kleine zeven weken in Winterswijk. Hij heeft zich er zwaar verveeld, want er was helemaal niets te doen. Pas na 1 juni bereikten de Hilversummers uit Bielefeld (evenals hun lotgenoten uit Bramsche) weer hun thuis.

Bert Welgemoed bezocht Bielefeld in 1951 opnieuw en maakte deze foto van het omleidingsspoor. (coll. B. Welgemoed, Hengelo)

*We bezochten eerst de
Begraafplaats Kirchlengern*



17 juni 1951

*Hier rusten de onfortuinlyken
die "Lager Kirchlengern"
niet mochten overleven. tussen
Herstmis 1944 en april 1945.*

Op de begraafplaats van Kirchlengern heeft enige jaren een monumentje gestaan voor de 21 Hilversumse slachtoffers. Wie het geplaatst heeft, is niet meer te achterhalen. Het verdween toen de meesten van hen in 1952 herbegraven werden, deels in Hilversum, deels op het ereveld in Loenen (Gld.). Een klein aantal slachtoffers bleef toen in Kirchlengern achter. Zij werden door de Duitse overheid in 1954 herbegraven op het ereveld van het Hegerfriedhof in Osnabrück. (coll. B. Welgemoed, Hengelo)

Naschrift

Tijdens het onderzoek voor het boek *Aufstehen! Kaffee holen!* heb ik begin 1998 veel gesproken met Joop Reijnders over zijn belevenissen in Hamm en Bielefeld. Veel van wat hij vertelde kon niet aan bod komen in het boek – dat immers hoofdzakelijk over de dwangarbeiders in Bramsche ging –, maar is nu verwerkt in dit artikel. Daarmee is de belofte die ik Joop kort voor zijn overlijden in mei 1998 deed, namelijk ook de geschiedenis van deze groep dwangarbeiders vast te leggen, ingelost.

Rond diezelfde tijd sprak ik met Theus Westerbeek, van wie ik aanvullende informatie kreeg over de tweede groep Hilversummers in Hamm en Bielefeld, namelijk die van de Rathjens-arbeiders. Theus zat in Kirchlengern, waarvan me bij het samenstellen van een lijst van slachtoffers van de razzia van 23 oktober al duidelijk was geworden dat die groep daar zeer slecht behandeld was. Hij beschouwt de episode nog steeds als een van de donkerste perioden uit zijn leven.

Gegevens over de geschiedenis van het Bielefeldviaduct vond ik in het gedegen artikel over dit onderwerp van Karel Margry in nummer 79 van de serie '40-'45 Toen en nu, waaruit ook een aantal foto's bij dit artikel komen.

Aanvullende informatie kwam uit het boek *RAF Bomber Command 1936-1968*, geschreven door Chris Ashworth. Het bombardement van 14 maart 1945 bleek voor de Engelsen nogal een 'event' te zijn geweest; het was de eerste keer dat de Grand Slam operationeel gebruikt werd. Het werd uitgevoerd door het befaamde 617 Squadron, dat twee jaar daarvoor de Ruhrdammen bombardeerde.

Eind vorig jaar kwam ik in contact met Bert Welgemoed. Ook hij behoorde tot de Rathjensgroep, zat ook in Kirchlengern en bleek zelfs met hetzelfde ziekentransport als de broers Westerbeek naar Hilversum teruggekeerd te zijn. Hij stuurde me erg veel aanvullende informatie waardoor het mogelijk werd, veel onduidelijke stukjes in de puzzel te passen. Door zijn verhaal werd het me ook duidelijk dat het wel bar grote verschil in aantallen slachtoffers tussen de beide firma's terug te leiden is tot een groot verschil in 'bedrijfscultuur' (om het maar eufemistisch te noemen). Het regime bij Rathjens was veel strenger en de verzorging van de arbeiders abominabel, alhoewel het bij Stöhr nu ook weer niet direct een vakantiekolonie was. Het contact met Bert Welgemoed ontstond naar aanleiding van zijn bezoek aan Duitsland, eind vorig jaar. Al eerder, in augustus 2000, had hij contact gehad met de Universiteit van Bielefeld, waar studenten bezig waren met een onderzoek naar 'Dwangarbeid in en rond Bielefeld' en daaruit vloeide voort dat een docent geschiedenis van de middelbare school van Kirchlengern een project opzette over dwangarbeiders in Kirchlengern. In het kader

daarvan werd Bert Welgemoed, samen met collegawangarbeider Jan Koerselman uit Hilversum, door de middelbare scholieren in november 2001 in Kirchlengern uitgenodigd om als 'Zeitzeugen' op te treden. Voor de scholieren is het een doorlopend onderzoeksproject, waarbij ze ook op zoek gaan naar oude inwoners van Kirchlengern, die het allemaal indertijd hebben meegemaakt. De 16-jarige scholiere Natalja Sasai verklaarde in de regionale krant: *Diskriminierte Minderheiten gibt es immer wieder. Wir wollen uns mit unserer Aktion für Toleranz gerade auch heute einsetzen.* Medescholiere Eva Jandrek voegde daar aan toe: *Obwohl wir die Terrordiktatur der Nationalsozialisten nur aus dem Geschichtsbuch kennen, gehen wir nun auf Spurensuche. Es ist total wichtig, dass wir uns mit der furchtbaren Geschichte auseinandersetzen, damit so etwas nie wieder vorkommen kann.* En dat lijkt me een mooi citaat om dit artikel mee te beëindigen.



Het Bielefeldviaduct in 1951. Een deel van het viaduct is vervangen door een noodbrug. Op de achtergrond de resten van de gebombardeerde huizen. (coll. B. Welgemoed)



Het omleidingsbaantje werd in 1964 opgeheven en vandaag de dag is er geen spoor meer van terug te vinden. Dit is het punt waar het samenkwam met de hoofdlijn nabij Schildesche. Het viaduct in de verte is volledig hersteld en draagt weer vier sporen.

Onder: het Bielefeldviaduct in 1992. Het vernielde deel is vervangen door een betonnen overspanning. Bij de bouw in 1983 werden nog talloze onontpofte projectielen gevonden. Op de voorgrond de (herbouwde) huizen van Schildesche.

