

VII. Eerste en Tweede Wereldoorlog - Première et Seconde Guerre mondiale

TANJA VON FRANSECKY

Flucht von Juden aus Deportationszügen in Frankreich, Belgien und den Niederlanden

Berlin, Metropol Verlag, 2014, 398 p.

In 2013 promoveerde de Duitse historica Tanja von Fransecky aan het *Zentrum für Antisemitismusforschung* van de *Technische Universität Berlin* met een proefschrift over de ontsnapping van Joden uit deportatietreinen. Zij maakte een vergelijking tussen België, Frankrijk en Nederland. Het is tegelijkertijd een logische keuze. Niet alleen gaat het om West-Europese buurlanden, maar bovendien werd de beslissing van de deportatie naar het 'Oosten' ("*der Arbeitseinsatz in das Lager Auschwitz*") uit België, Frankrijk en Nederland genomen op een gemeenschappelijke vergadering in juni 1942 in Berlijn tussen het hoofd van de Jodenafdeling van het *Reichssicherheitshauptamt* Adolf Eichmann en de Duitse hoofden van de Jodenafdelingen in België, Frankrijk en Nederland.

De vergelijking tussen België, Frankrijk en Nederland leidde ook al tot het proefschrift van de Nederlandse historici Pim Griffioen en Ron Zeller (*Jodenvervolging in Nederland, Frankrijk en België. 1940-1945. Overeenkomsten, verschillen, oorzaken*, Amsterdam, 2011). Tevens is von Franseckys onderzoek een welkome aanvulling bij de studie van de Duitse historici Insa Meinen en Ahlrich Meyer (*Verfolgt von Land zu Land. Jüdische Flüchtlinge in Westeuropa. 1938-1944*, Paderborn, 2013, dat intussen ook in het Nederlands is vertaald: *Vervolgd van land tot land. Joodse vluchtelingen in West-Europa. 1938-1944*,

Antwerpen, 2014). Verwijzen we bv. ook naar de studies van de Engelse historicus Bob Moore (*Survivors. Jewish Self-help and Rescue in Nazi-occupied Western Europe*, Oxford/New York, 2010) en van de Franse politicoloog en jurist Marc-André Charguéraud (*Survivre. Français, Belges, Hollandais et Danois face à la Shoah 1940-1945*, Fribourg/Paris/Montréal, 2006).

Tot dusver was het aspect van ontsnappen uit de deportatietreinen haast een blinde vlek in de geschiedenis van de Jodenvervolging. Terecht omschrijft von Fransecky het als "*Flucht als Widerstand*". Voor haar onderzoek deed de auteur zeer uitvoerig bronnen- en literatuuronderzoek. Tevens interviewde ze een aantal Joden die met succes ontsnapt waren. Voor België drie ontsnapt uit het XX^{ste} konvooi van 19 april 1943 : Simon Gronowski, met zijn elf jaar toen de jongste van alle ontsnapt uit de konvoeien en later tevens auteur van *L'enfant du 20^e convoi* (Bruxelles, 2002), de trotskiste en verzetsstrijdster Claire Prowizur, later auteur van *Conte à rebours. Une résistance juive sous l'occupation* (Bruxelles, 1979) en de eveneens linkse verzetsstrijdster Régine Krochmal.

Het XX^{ste} konvooi is een unicum in de geschiedenis van de Jodenvervolging. Nergens elders in Europa werd een Jodentransport aangevallen en werden gedeporteerden, zeventien, dankzij drie verzetslui bevrijd. Daarnaast konden nog 198 andere Joden op eigen houtje uit het XX^{ste} konvooi ontsnappen. Sinds het onderzoek van wijlen Maxime Steinberg is die ontsnapping, uitzonderlijk, goed gedocumenteerd, later onder meer gevolgd door de studies van Marion Schreiber (*Stille Rebellen. Der Überfall auf den 20. Deportationszug nach Auschwitz*, Berlin,

2000, later eveneens in Nederlandse en Franse vertaling) en van Marc Michiels en Mark Van den Wijngaert (*Het XX^{ste} transport naar Auschwitz*, Antwerpen, 2012).

Von Franseckys studie is uiterst boeiend, goed geschreven en inspirerend. De auteur begint telkens met een overzichtelijke synthese van vooreerst de vooroorlogse houding tegenover de Joden in de betrokken landen en vervolgens de anti-Joodse politiek van de bezetter. Wat België betreft, toch één bemerking. Vanaf 29 augustus 1941, zo schrijft de auteur, *“durften Jüdinnen und Juden nur noch in den Städten Brüssel, Antwerpen, Lüttich und Charleroi wohnen. Durch diese Massnahme sollte die jüdische Bevölkerung sozial isoliert und auf engerem Raum konzentriert werden”* (p. 186). In werkelijkheid kwam die verordening erop neer dat de Joden, indien ze verhuisden, zich enkel nog in die steden mochten vestigen. Op het moment van de deportaties woonden de Joden in België nog steeds over een 100-tal steden en gemeenten verspreid, zij het dat het bij meerdere gemeenten slechts om enkele personen ging.

Na die syntheses gaat von Francesky voor Frankrijk, Nederland en België dieper in op een aantal figuren die uit de deportatiewagons zijn gesprongen en illustratief zijn voor de andere ontsnaptten. Voor België geeft ze een uitvoerige schets van een 50-tal Joodse ‘springers’. De meeste aandacht gaat naar de ontsnaptten uit het XVI^{de} konvooi, hoofdzakelijk gewezen tewerkgestelden aan de *Atlantikwall* (in totaal 229, zie verder) en naar de ontsnaptten uit het roemruchte XX^{ste} konvooi.

Twee vragen staan bij von Fransecky centraal. Vooreerst de vraag naar structurele factoren

(*“situationsübergreifende, strukturelle Faktoren”*) die vluchten mogelijk maakten of integendeel bemoeilijkten. Ten tweede de vraag naar situationele factoren die in de treinwagons (*“situative Faktoren im Wagon”*) bepalend waren om te besluiten te vluchten, dat besluit begunstigen of die integendeel dat verhinderden.

Von Fransecky was er zich al snel van bewust dat het in de drie landen slechts om weinigen ging die uit de deportatietreinen de sprong naar de vrijheid waagden. Voor België 575, voor Frankrijk 158 en voor Nederland 31. Om tot een vergelijking tussen de drie landen te kunnen komen deed ze onder meer beroep op de sociale wetenschappen. Gezien het gering aantal ontsnaptten (de *“Kontrollgruppe”*) ging ze niet op zoek naar ‘uitzonderlijke gevallen’ (*“Most Different Systems Design”*), maar naar ‘vergelijkbare gevallen’ (*“Most Similar Systems Design”*).

Wat al onmiddellijk opvalt is het relatief hoge cijfer voor België: in vergelijking met de andere landen het land met het kleinste aantal inwoners, de kleinste oppervlakte en de kleinste Joodse gemeenschap. En al even opvallend is het haast te verwaarlozen cijfer voor Nederland.

Qua structurele factoren komt de auteur onder meer tot de volgende besluiten. Vooreerst is er de factor staatsburgerschap. In Nederland had bij de Duitse inval ongeveer 84 % het Nederlands staatsburgerschap. Voor België was dat amper 5 %. Frankrijk nam een tussenpositie in : ongeveer 50 %. De overgrote meerderheid van de Joden uit België en Frankrijk die het staatsburgerschap niet hadden waren in de jaren 1920 uit Oost-Europa gevlucht. Naast economische

redenen speelde vooral het antisemitisme en pogroms in Oost-Europa een rol. In de jaren 1930 voegden zich daarbij ook vluchtelingen uit Duitsland, op de loop voor het nazi-antisemitisme. Van de 16% Nederlandse Joden die het staatsburgerschap niet hadden, behoorde een groot deel eveneens tot deze laatste groep.

Aangezien de meeste Nederlandse Joden het antisemitisme dus niet aan den lijve hadden ondervonden, waren zij, aldus von Fransecky, minder geneigd om uit de deportatietreinen te springen. Voor meerdere Belgische en Franse Joden was het daarentegen eerder vanzelfsprekend om een tweede maal voor het antisemitisme te vluchten. Zij wisten maar al te goed welke gevaren antisemitisme kon inhouden. Significant is in ieder geval dat er nauwelijks Franse en Belgische 'treinspringers' waren die het staatsburgerschap hadden. Een extra stimulans om te 'springen' was ook het feit dat men tijdens de bezetting al in andere kampen of gevangenissen was terecht gekomen. Zo bevonden zich onder de ontsnapten heel wat die voor *Organisation Todt* aan de *Atlantikwall* in Noord-Frankrijk hadden moeten werken.

Een andere structurele factor was volgens von Fransecky de organisatiegraad. In Frankrijk en België waren talrijke Joden al voor de bezetting in linkse organisaties actief en tijdens de oorlog sloten zich velen bij het linkse verzet aan. Dat maakte hen ook meer strijdvaardig dan Joden zonder die achtergrond. Bovendien wisten ze dat ze na hun sprong naar de vrijheid op hulp van de organisaties waar ze bij aangesloten waren, konden rekenen. Bijkomend : Joden die aangesloten waren bij verzetsorganisaties hadden ook meer kans om informatie – hoe vaag ook – over de gebeurtenissen in Oost-Europa te krijgen. Die informatie stond onder

meer in Belgische Joodse verzetsbladen als *Le Flambeau* van het Joods Verdedigingscomiteit. Diezelfde verzetsbladen publiceerden ook getuigenissen van Joden die erin geslaagd waren uit de deportatietreinen te ontsnappen. Dat stak sommigen een hart onder de riem om bij deportatie ook de sprong te wagen.

Nog een structurele factor was volgens von Fransecky de afstand tussen het doorgangskamp en de Duitse grens. Eens het *Reichsgebiet* bereikt, waagde niemand meer de sprong, aangezien de omgeving, bevolking... daar als te gevaarlijk werd beschouwd. Het Nederlandse kamp in Westerbork lag in vogelvlucht slechts op 30 km van de Duitse grens, de Mechelse Dossin-kazerne op 150 km en het Franse Drancy op 300 km. De uit Nederland gedeporteerden hadden dus beduidend minder (bedenk)tijd om de sprong te wagen.

Als laatste structurele factor vermeldt von Fransecky het feit dat in Nederland tot op het einde personenwagons werden gebruikt, die niet met prikkeldraad waren afgeschermd en waarin minder Joden waren opeengepakt dan in België en Frankrijk. Die meer 'menswaardige behandeling' kon, aldus nog de auteur, de hoop dat men werkelijk naar het 'Oosten' werd gestuurd voor de "*Arbeidseinsatz*" versterken.

Von Franseckys lijst van situationele factoren in de wagons kan als volgt worden samengevat. Degenen die wilden vluchten werden vooreerst met hun medepassagiers geconfronteerd. In talrijke gevallen kwam het tot heftige discussies, werd er morele druk uitgeoefend, kwam het zelfs tot fysiek geweld, of werden de Duitse wachters gealarmeerd. Bijzonder was de rol van de

Joodse “Waggonälteste”, die voor rust en orde verantwoordelijk was. De “Waggonälteste” wees degene die wou ontsnappen vaak op diens morele verantwoordelijkheid tegenover de medepassagiers. Een vlucht zou het leven van de medepassagiers, en zeker die van baby’s en ouderen, in gevaar kunnen brengen. Zij die toch vluchtten bleven levenslang met dit “morele dilemma” worstelen : “Mag men vluchten wanneer anderen daarvoor mogelijk met hun leven moeten betalen ?” Een dilemma waarvoor geen rationele oplossing bestaat.

In groep vluchten uit de wagon bood een uitweg. Vaak ging het om opgepakte Joodse verzetslui die erin waren geslaagd om, dankzij hulp van het kamppersoneel, in dezelfde wagon te belanden. Dat was onder meer het geval voor meerdere van de paar honderden ontsnapten uit het XX^{ste} konvooi vanuit Mechelen. Tegen een groep gemotiveerde partizanen durfden de medepassagiers niets ondernemen.

Het vervoer van verwanten in dezelfde wagon kon zowel in het voor- als het nadeel spelen. Sommigen waagden de sprong allen tezamen, anderen deden het uiteindelijk niet omdat een verwant, vaak wanneer het om een echtgenote ging, niet durfde. Van anderen zat hun partner dan weer in een andere wagon, waardoor ook zij van hun vluchtpoging afzagen. Toch waren er die de sprong zonder hun echtgenote deden. Zo was er een vader die wist dat zijn drie kinderen veilig waren ondergedoken. Hij wou hen niet in de steek laten. Hij sprong uit het XIX^{de} konvooi vanuit Mechelen van 15 januari 1943.

Ook Claire Prowizur wou eerst niet uit het XX^{ste} konvooi springen. In dezelfde wagon bevond zich haar vader, die nochtans

doodziek was. Haar man, Philippe Szyper, kon haar uiteindelijk overtuigen. Bovendien kwam haar vader nog even bij bewustzijn en toonde die een blik van opluchting dat zijn dochter wou ontsnappen. Simon Gronowski verklaarde decennia later “als ik toen had geweten dat mijn moeder zelf niet zou springen, had ik het zeker nooit gedaan”. Hij deed het dus toch. Vooraf had hij in de Dossin-kazerne met andere kinderen leren ‘springen’ : van hun stapelbedden. En voor Régine Krochmal stond het al vroeg vast : deportatie stond gelijk met een zekere dood. Als verpleegster van beroep werd ze in haar mening alleen maar gesterkt doordat er voor de zieken en stervenden in haar wagon geen enkel medicijn was meegegeven. Voor haar was haar ‘sprong’ ook een ‘politieke daad’ tegen de Duitsers.

Een conclusie van Tanja von Fransecky is eveneens dat opvallend minder vrouwen dan mannen uit de wagons vluchtten. Van de 764 uit de Belgische, Franse en Nederlandse konvooien waren er slechts 14 % vrouwen. Blijkbaar waren vrouwen veel minder geneigd om geliefden, of personen waarvoor men bekommerd was, in de steek te laten. Mogelijk meenden vrouwen ook dat ze, in tegenstelling tot mannen, fysiek niet sterk genoeg waren om de sprong te overleven.

De auteur is tevens van mening dat onderzoek naar de deportatie van Joden in Oost-Europa, zoals het Poolse *Generalgouvernement*, haast zeker zal aantonen dat daar veel meer Joden uit deportatietreinen zijn gesprongen dan uit West-Europa gedepoteerde Joden. “Aangezien daar de mensen in de treinen zeer goed wisten dat ze naar de dood reden” (p. 351).

Lieven Saerens