



Verteld door
Gedeporteerde Rotterdammer
Verzamelplaats
Wat

**Hans van Prooijen - zoon
Adriaan van Prooijen (37)**

Sluisjesdijk

verhalen via oudste zus en onderzoek door zoon

*Adriaan maakte hoogstwaarschijnlijk het treinongeluk
mee bij het transport naar Bad Zwischenahn waarbij 29
doden vielen. Bij Kirchweyhe moest hij zwaar en
levensgevaarlijk werk op het rangeerterrein verrichten.*

Ik heb na het overlijden van mijn vader, Adriaan van Prooijen, geboren 24 augustus 1907, wonende op 29 mei 1940 Brielschelaan 104a, sinds 1931 sleepbootschipper in de Rotterdamse haven, diepgravend onderzoek gedaan naar zijn belevenissen na de razzia waar hij op 10 november 1944 is opgepakt, s-morgens vroeg op de fiets op weg naar zijn werk in de Rotterdamse haven.

Mijn vader wilde er tot zijn dood toe nooit over praten. Van mijn (inmiddels ook overleden) oudste zus kwam ik te weten dat pa in Duitsland in de buurt van Bremen voor de Duitse spoorwegen vanaf eind 1944 en begin 1945 door de geallieerden gebombardeerde rails moest herstellen. Zwaar en levensgevaarlijk werk op het rangeerterrein bij Kirchweyhe.

Ik heb zijn reis naar en in Duitsland deels kunnen terug-rechercheren en bewijs gevonden in Duitse archieven waar mijn vader is geweest.

Dit is zijn verhaal.

Mijn vader is Adriaan van Prooijen, geboren 24 augustus 1907 te Scherpenisse, en destijds werkzaam op een (stoom)sleepboot van Piet Smit's havensleepdienst. Hij kwam van het eiland Tholen (Zeeland) en zijn eerste betrekking daar was die van schippersknecht bij een beurtschipper waar hij inwoning kreeg op zijn schip. Na een aantal jaren vertrok hij naar Rotterdam, omdat daar meer werk te vinden was. Pa heeft altijd op het water gewerkt. Zo vervulde hij ook zijn dienstplicht (lichting 1927) als soldaat van het korps Pontonniers. Daarna is hij bij Piet Smit Jr. in de Rotterdamse haven gaan werken en uiteindelijk tot schipper van een sleepboot opgeklommen. Pa voelde zich thuis in Rotterdam; hij is er getrouwd en altijd blijven wonen.

In het oorlogsjaar 1944 woonde ons gezin van toen nog vier personen aan de Brielselaan 104a in Rotterdam zuid. Mijn vader was toen 37 jaar oud. Mijn moeder had twee heel jonge kinderen, meisjes, die allebei in de oorlog zijn geboren. Pa had als sleepbootschipper onregelmatige wisselende diensten. De aflossing van de bemanningen van de sleepboten vond veelal plaats aan de Parkkade nabij het Willemsplein, vlakbij het kantoor van Piet Smit. In die tijd waren het nog stoomsleepboten en de ketels moesten te allen tijde op stoom blijven om als het nodig was direct te kunnen uitvaren. Pa is vrijdag 10 november 1944 van huis naar zijn werk gegaan, onwetend van het feit dat de Duitse bezetter in de na-nacht van 9 op 10 november een kordon rond de stad had gelegd, het telefoonverkeer had afgesloten en alle belangrijke bruggen, wegen en pleinen had bezet. Er was bevel gegeven dat alle mannen in de leeftijd van 17 t/m 40 jaar zich moesten aanmelden bij de Duitse Weermacht voor de arbeidsinzet. Op hen die poogden te ontvluchten of weerstand te bieden zou worden geschoten.

Hoe de wegvoering van mijn vader op 10 november precies is verlopen weet ik niet. Hij heeft er nooit over willen praten wat er met hem in de razzia is gebeurd. Het was pas veel later, lang na het overlijden van mijn vader in 1984, dat ik heb geprobeerd zijn belevenissen te reconstrueren aan de hand van meerdere getuigenissen van andere slachtoffers van de razzia en de weinige informatie die er in Nederland en Duitsland nog in archieven uit die periode was te vinden. Er was veel informatie al dan niet opzettelijk vernietigd of bij oorlogshandelingen verloren gegaan.

Uit een kaart met grenzen van de gebieden waar de razzia plaatsvond en de daarbij aangegeven verzamelplaatsen is op te maken dat het meest logische is dat mijn vader van ons woonadres Brielselaan 104a naar de dichtstbijzijnde verzamelplaats, de R.E.T.-autobusgarage Sluisjesdijk, is meegevoerd. Dit is echter niet met absolute zekerheid vast te stellen. Diezelfde dag nog zijn de bijeengebrachte mannen 's-avonds in het duister onder bewaking naar de Koningshaven afgevoerd. Daar lagen enkele dagen eerder al door de

Duitsers gerekwireerde grote rijnaken (sleepschepen) afgemeerd. De mannen werden direct gedwongen om af te dalen in de smerige ruimen met slechts wat stro er in en ze moesten benedendeks blijven.

Uit gegevens van het Nederlands Instituut voor Oorlogs Documentatie (NIOD) blijkt dat voor het transport van de mannen vanaf de verzamelplaats Rotterdam Sluisjesdijk 5 schepen en 1 trein zijn gebruikt. Het grootste deel van de mannen die per schip uit Rotterdam vertrokken kwam terecht in Kampen, Zwolle of Wezep om daarvandaan per trein naar Duitsland te worden vervoerd. Terug rechercherend aan de hand van vertrek- of aankomstdata en de bestemmingen in Duitsland voor dwangarbeid, vrijwel zeker worden aangenomen dat mijn vader zijn tocht in het ruim van het sleepschip, na een tussenstop in Amsterdam, onder dekking van de duisternis en in konvooi varende met andere schepen heeft vervolgd over het IJsselmeer. Dit transport kwam op donderdag 17 november 1944 aan in Kampen. Het laatste stuk van de tocht heeft mijn vader lopend naar Wezep moeten afleggen.

Er is veel onzekerheid over de data waarop treinen met dwangarbeiders uit Wezep verder Duitsland in zijn gereisd. Toch staat wel vast dat een speciale trein met 1500 Nederlandse arbeiders op 19 november 1944 de Nederlands-Duitse grens bij Nieuweschans (Groningen) overstak en daarna rond 3 uur 's-ochtends in Bad Zwischenahn (Duitsland) op een stilstaande goederentrein is gebotst met zeer veel schade tot gevolg. Bij deze ramp kwamen 29 dwangarbeiders om het leven en raakten er 67 gewond, waarvan 30 zwaargewonden. De gewonden zijn in ziekenhuizen in de wijde omgeving opgenomen, onder andere in Oldenburg en het marinehospitaal Hahner Busch bij Lehmden/Rastede. De ravage op het spoor was enorm. Blijkens informatie van het NIOD zijn alle Nederlandse arbeiders die bij het ongeluk ongedeerd waren gebleven eerst naar Bremen gebracht om van daaruit weer verdeeld te worden over verschillende plaatsen langs het spoor naar Osnabrück. Zo kwamen 300 tot 400 Nederlandse mannen terecht in Kirchweyhe en gingen 200 mannen naar Diepholz.

Mijn vader was hoogstwaarschijnlijk één van de dwangarbeiders op deze ongelukstrein, gezien het tijdsbestek en de omstandigheden waarin e.e.a. heeft plaatsgevonden; omdat zijn bestemming Kirchweyhe is geworden en dat het voor hem de allereerste keer was van registratie in Duitsland maar er – heel opmerkelijk – toen geen datum bij is vermeld. Genoemde informatie kwam van de International Tracing Service (ITS) in Bad Arolsen, Duitsland. Een andere bron van informatie waren de gegevens op de persoonskaart van mijn vader in het archief van de Reichsbahnversicherungsanstalt Bezirksleitung Münster, Oldenburg. Uit deze persoonskaart blijkt dat mijn vader in Duitsland te werk is gesteld als Bahn unterhaltungs Arbeiter voor de Reichsbahn en als werknemer was verzekerd van

1 januari 1945 tot 21 februari 1945. De Bahnmeisterei Burgsteinfurt was vermeld als zijn werkgever. Mijn vader is ondergebracht in het Gemeinschaftslager in Burgsteinfurt.

In Kirchweyhe stonden destijds een tiental “Lagers” voor dwangarbeiders van de Reichsbahn rondom het enorme, kilometers lange uitgestrekte rangeerterrein waar de “Zivilarbeiter”, zoals de Duitsers ze noemden, verbleven. Een van de “Lagers” waar op 20 november 1944 Nederlanders met naam en geboortedatum zijn geregistreerd was de veestal van Johann Garbs aan Hinter den Höfen in Kirchweyhe. Lager Budelmann aan de Dorfstrasse in Kirchweyhe was ook bestemd voor Nederlanders, maar hun namen zijn niet meer te achterhalen. In Gemeinschaftslager Burgsteinfurt zijn 22 Nederlandse dwangarbeiders per 1 januari 1945 met naam en geboortedatum geregistreerd. Dan was er nog het Lager Ledigenheim 2 aan de Siedlungsweg in Kirchweyhe en de Wassermühle Weyhe waar soms Hollanders onderdak vonden. Het is erg jammer dat er maar zo weinig persoonsgegevens van de Hollandse dwangarbeiders bewaard zijn gebleven. Mijn vaders naam en die van vele andere bij de razzia opgepakte mannen was na de oorlog niet of nauwelijks in Duitse archieven terug te vinden.

Het werk van de dwangarbeiders op het rangeerterrein bestond uit het voortdurend repareren van de schade die door vrijwel dagelijkse bombardementen van geallieerde vliegtuigen werd toegebracht aan sporen, rails en seinen. Het werk werd met de hand gedaan in meerdere ploegen (Beitragsgruppen) van zo'n 20 mannen tegelijk. Het was fysiek heel zwaar werk om met de hand bomkraters op te vullen en de zware ijzeren treinrails en eikenhouten bielzen opnieuw aan te leggen. Tegelijkertijd werd er met het naderen van de Engelse troepen die almaar dichterbij de havenstad Bremen kwamen, ook steeds vaker “Fliegeralarm” gegeven door de Duitsers. De dwangarbeiders op het rangeerterrein moesten dan zelf maar zien een veilig heenkomen te zoeken om niet door de bommen of beschietingen van de vliegtuigen te worden getroffen.

Op 19 april 1945 bereikte het Engelse leger de Elbe en het gezag in Burgsteinfurt werd overgenomen door de geallieerden. Dit betekende de officiële bevrijding van de Nederlandse dwangarbeiders in Kirchweyhe. Zij konden eindelijk terug naar huis maar voor velen bleek dit echter heel lang nog onmogelijk. Door het oorlogsgeweld waren bepaalde gebieden afgesloten of te onveilig. Er waren onvoldoende begaanbare wegen en ook was er groot gebrek aan geschikte transportmiddelen. Voorts was het erg moeilijk om onderweg aan eten en onderdak te komen. Mijn vader kwam daardoor pas in augustus 1945 thuis. Broodmager, gekleed in lompen en met ernstig verwaarloosde verwondingen aan zijn benen. Hij was van Kirchweyhe naar Rotterdam komen lopen!