

niet dan na eerst opgemerkt te hebben dat het alle gedeporteerden een raadsel was, waarom de spoorlijn Hooghalen-Nieuweschans (later: Westerbork-Nieuweschans) nooit door de Geallieerde luchtmacht gebombardeerd werd en waarom geen enkele illegale groep ooit sabotage pleegde aan de talrijke kleine spoorbruggen die op Nederlands grondgebied in het traject lagen (wij komen hierop in hoofdstuk 9 terug). Wel stonden op dat traject vooral in het eerste halfjaar van de deportaties menigmaal veel mensen (Joden die nog niet 'opgehaald' waren, en niet-Joden) bij de spoorwegovergangen te wuiven – een gebaar dat de gedeporteerden steeds diep ontroerde. Uit de personenrijtuigen konden zij het steeds allen zien, in de goederenwagons kon het slechts waargenomen worden door diegenen die voor de luchtopeningen stonden. Menigmaal werden dan ook afscheidsbriefjes uit de trein geworpen en deze hebben vaak hun bestemming bereikt.

De treinreis naar Auschwitz nam tussen de 36 en 44 uur in beslag – de treinen uit Nederland kwamen er veelal tussen middernacht en vier uur 's morgens aan, in het pikdonker dus (behalve in de zomer). De reis naar Sobibor, via Lublin (zie kaart II op pag. 57), was ca. 36 uur langer: men zat dan drie volle etmalen in de goederenwagons. Het kwam echter wel voor dat ook de reis naar Auschwitz zoveel tijd in beslag nam.

De *Begleitmannschaft* van de *Ordnungspolizei*, die steeds in een personenrijtuig meereed, bestond meestal uit een man of vijftien onder leiding van een officier. Zij waren er, zo was in Westerbork meegedeeld, verantwoordelijk voor dat alle gedeporteerden te bestemder plaatse afgeleverd werden; dat was pure intimidatie: noch bij de aankomst in Auschwitz, noch bij die in Sobibor zijn de gedeporteerden ooit geteld. Sporadisch kwamen ontvluchtingen voor; er zijn ons twee gevallen bekend uit de periode waarin de trein met personenrijtuigen reed, en twee uit de latere periode (die laatste twee deden zich in Saksen voor toen daar het Vught-transport van 15 november '43 passeerde) – er zullen er wel méér geweest zijn, maar toch maar tot een hoogst beperkt aantal, ook omdat veelal nog in Westerbork Joodse z.g. *Wagonleiter* benoemd waren die van Gemmeker te horen hadden gekregen dat zij zouden worden doodgeschoten als iemand uit hun wagon ontsnapte – een dreigement dat de *Wagonleiter* uiteraard aan hun medepassagiers kenbaar maakten.

Bij vertrek kreeg men in Westerbork levensmiddelen en water mee; er was in de goederenwagons een tonnetje waarin men zijn behoeften kon doen. In de periode waarin de trein uit personenrijtuigen bestond, werden, schijnt het, alle levensmiddelen voor de gedeporteerden aan de *Begleitmannschaft* meegegeven (die zag men dan soms op stations in Duitsland aan Duitsers brood uitdelen), later werden de levensmiddelen in Westerbork over alle