

Politiële vervolging van Nederlandse dwangarbeiders

Het werkopvoedingskamp
'Luchthaven Mülheim-Ruhr'

Gabriele Lotfi*

Er is vooralsnog betrekkelijk weinig onderzoek gedaan naar - en daarom weinig bekend over - de meer dan 200 werkopvoedingskampen (*Arbeitserziehungslager*, hierna afgekort tot AEL) die de nationaal-socialistische Gestapo gedurende de Tweede Wereldoorlog voor weerspannige, maar overwegend niet-politiek gemotiveerde Duitse en buitenlandse arbeiders had laten bouwen in alle gebieden die aan de Duitse heerschappij waren onderworpen. Omdat de historici de SS na de oorlog alleen vanuit het machtscentrum hebben bestudeerd werden de werkopvoedingskampen hoogstens als 'bijzondere categorie' van de concentratiekampen (KZ), gekenmerkt door een beperkte hechtenisduur, beschouwd. De specifieke aard van deze kampen, die ter afschrikking dienden, autonoom waren en onder gezag stonden van de regionale Gestapo, werd op die manier miskend. Hieronder zal de Rijnlands-Westfaalse AEL 'Luchthaven Mülheim-Ruhr', waar veel jonge Nederlandse dwangarbeiders waren geïnterneerd, exemplarisch worden beschreven.

Achtergrond

Het vliegveld van Essen/Mülheim heeft de laatste jaren regelmatig de koppen van de lokale kranten gehaald. Er werden heftige discussies gevoerd over een mogelijke sluiting vanwege de geluidsoverlast voor de omwonenden. Velen kennen het vliegveld ook als thuishaven van de school voor zweefvliegers en van de mini-zeppelin Blimp die reclamerondvluchten maakt boven de steden van het Roergebied. Veel minder bekend is echter dat het vliegveld van Essen/Mülheim zijn huidige vorm in grote lijnen te danken heeft aan de zeer zware dwangarbeid van buitenlandse en Duitse gevangenen van de Gestapo, nu meer dan vijftig jaar geleden.

In het begin van de Tweede Wereldoorlog werd het vliegverkeer op Essen/Mülheim stilgelegd. De kleine cirkelvormige luchthaven voor burgervliegverkeer uit het jaar 1925 moest worden uitgebreid en voorzien van moderne start- en landingsbanen om het vliegveld voor militaire doeleinden te kunnen gebruiken. Voor dat doel had men dringend arbeidskrachten nodig, maar die waren als gevolg van het toenmalige gebrek aan arbeiders, dat met het begin van de oorlog door de mobilisatie van de *Wehrmacht* alleen nog maar groter geworden was, niet makkelijk te krijgen. In die omstandigheden begonnen de vertegenwoordi-

* Gabriele Lotfi, historica, promoveert op dit onderwerp aan de Universiteit Bochum.

gers van de luchthavenorganisatie onderhandelingen met de Gestapo.

De inspecteur van de Rijnland-Westfaalse Gestapo zocht in die tijd medewerkers om arrestantenkampen op te zetten die een afschrikkende werking moesten hebben op en tot tuchtiging moesten dienen van arbeiders die het niet zo nauw namen met het 'gebod aangaande de nationale arbeidsdiscipline' en die vaak zonder opgaaf van redenen hun werk verzuimden, wegens ziekte thuis bleven of hun arbeidsplaats eraan gaven zonder de vereiste toestemming van de bevoegde arbeidsinstantie. Op zijn laatst vanaf het begin van de oorlog hadden de ambtenaren van de staatspolitie zich bevoegd verklaard de strijd aan te binden met al deze 'arbeidsdelicten'.

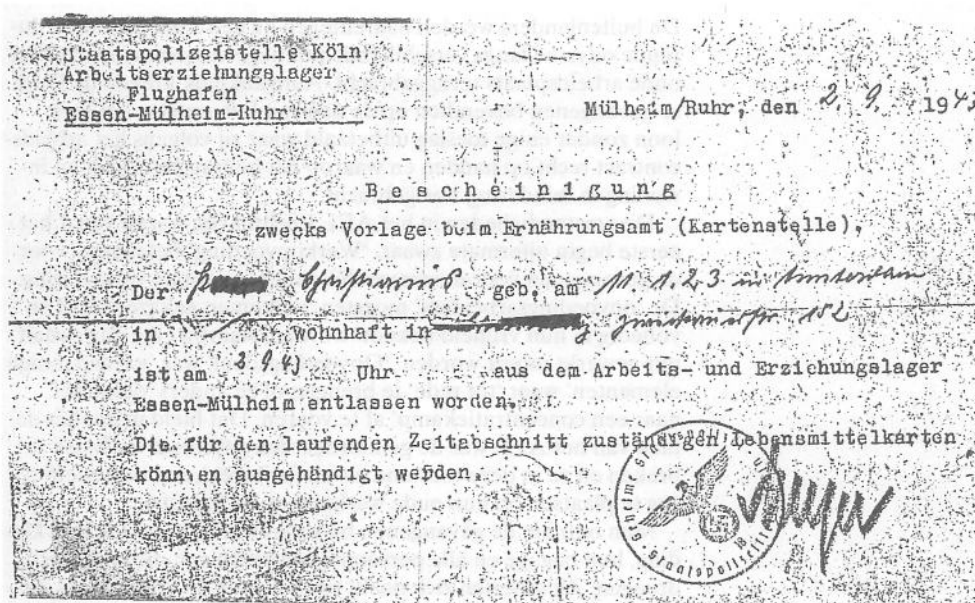
Als gevolg van de geforceerde oorlogseconomie kon de bewapeningsindustrie geen werknemer missen als zij wilde voldoen aan de door het regime vastgestelde groei van de productiviteit. Maar de weerstand van de Duitse arbeider tegen de voortdurend stijgende werklast bereikte aan het begin van de oorlog een niveau dat noch voor de bedrijfsdirecties noch voor de militaire autoriteiten en de arbeidsinstanties acceptabel was. Daarom zette de Gestapo Dortmund al in augustus 1940 bij Lüdenscheid het eerste politieke 'werk- en opvoedingskamp' op. In april 1941 volgde de Gestapo Münster met de oprichting van een 'werkopvoedingskamp' in Recklinghausen.

Te zelfder tijd achtten de nationaal-socialistische staatsveiligheidsdiensten de instelling van een extra kamp noodzakelijk met het oog op het afschrikken en straffen van de steeds grotere aantallen Nederlanders, Belgen en Fransen die de gedwongen tewerkstelling (*Arbeitseinsatz*) waren ontvlucht en een poging hadden gedaan hun eigen land weer te bereiken. De luchthaven van Essen/Mülheim lag met het oog op de behoefte van het leger aan arbeidskrachten als geschikte locatie voor de hand omdat de politie de meeste arbeiders 'uit het westen' aan de Nederlandse grens aanhield en vanaf daar eenvoudig naar de luchthaven kon overbrengen.

Leef- en
werkomstandigheden

In juni 1941 werd het werkopvoedingskamp in Essen/Mülheim in gebruik genomen voor ongeveer 500 gevangenen, gehuisvest in leegstaande houten barakken die stonden aan de westkant van de luchthaven in de buurt van de Brunshofstraat, niet ver van het luchthavenkwartier. Het kamp was omgeven door een omheining van prikkeldraad waartegen volgens getuigenissen van toenmalige gevangenen een wachttoren stond. Richting Brunshofstraat was het kamp door een heg van de buitenwereld afgeschermd. Daarnaast bevonden zich in het kamp nog een bakstenen administratiekantoor en een betonnen gebouw met douches.

De leiding en de administratie van het werkopvoedingskamp namen twee rechercheurs van de Gestapo Keulen in dienst. Het hoofdbureau van politie in Essen stelde 26 politieagenten ter beschikking om als bewaker dienst te doen. Van deze wachtmeesters waren er slechts drie bij de politie actief, de rest was reservist. Zij werden pas in de loop van de oorlog door de politie



Entlassungsschein

opgeroepen, ze waren meestal afkomstig uit de middenstand en vroeger van beroep zelfstandige handwerkslieden en kleine ondernemers geweest. De bewakers droegen het dienstuniform van de politie en de *Stahlhelm* van het leger; ze waren bewapend met hun eigen dienstpistool en een bajonet. Als ze wacht liepen, droegen de mannen bovendien een geweer in de aanslag.

Alleen de Rijnland-Westfaalse staatspolitie had de bevoegdheid arrestanten in het AEL Luchthaven te laten opnemen. Als duur van de hechtenis was zes weken vastgesteld maar naarmate de oorlog voortduurde, waren er veel gevangenen die aanzienlijk langer in het kamp geïnterneerd bleven. Maar formeel moest de hechtenis in een AEL een maximale duur hebben en onderscheidde het zich op die manier van een concentratiekamp.

De overgrote meerderheid van de gevangenen op de luchthaven waren jonge buitenlanders uit Nederland, Frankrijk en België. Maar er werden in het kamp ook Duitsers, Polen, Joegoslaven en Oekraïeners gevangen gehouden. Het merendeel van de buitenlanders was onvrijwillig gerecrueteerd voor de *Arbeits-einsatz* in Duitsland en had zich om uiteenlopende redenen huiswaarts begeven, terug naar familie en gezin. Volgens de nazi's hadden zij hun 'arbeidscontract' verbroken en konden zij om die reden door de Gestapo worden vervolgd. In het kamp waren zij door een prikkeldraadversperring van de Duitse gevangenen gescheiden: contact tussen Duitsers en buitenlanders moest worden voorkomen.

De Duitsers werden in vergelijking met de buitenlanders iets beter behandeld, ze kregen voedzamer eten en werden na afloop van hun hechtenis meestal uit het kamp ontslagen met de opdracht zich onmiddellijk weer bij de arbeidsinstanties te melden.

De buitenlanders werden daarentegen na een vaak maanden durende odyssee langs verschillende politiegevangenissen naar hun oude arbeidsplaats teruggebracht. Aanvankelijk kregen de Duitse gevangenen bovendien op de dag van hun ontslag het lage loon zonder enige toeslag uitbetaald waar zij volgens het arbeidscontract recht op hadden en waarop het bedrag voor kost en inwoning in mindering was gebracht.

De omstandigheden in het AEL Luchthaven waren vanaf het eerste begin uitermate zwaar. 'Werkopvoeding' betekende voor de gevangenen vooral onmenselijke tucht en totale vernedering. De 'opvoedingsarbeiders' moesten 'volkomen gekazerneerd en volledig in hun vrijheid beknot' worden, waarbij elke dag twaalf uur gewerkt moest worden. 'Opvoedingsdoel' was 'weerspannige elementen' weer 'tot rede' te brengen of ze anders 'definitief naar een concentratiekamp' af te voeren. Dat hield in dat het de taak van het AEL was de geïnterneerden psychisch en fysiek te breken en ze in deze toestand als afschrikwekkend voorbeeld terug te plaatsen op hun oude werkplek in de industrie.

Men ontnam de gevangenen bij aankomst in het AEL hun kleding, hun bagage en alle persoonlijke bezittingen die zij bij zich droegen. Zij moesten zich naakt opstellen op de appèlplaats die zich midden tussen de barakken bevond en zij werden door een in Mülheim gevestigde arts, die onvrijwillig als kamparts was aangesteld, aan een vluchtige observatie onderworpen. Kapo's schoren het hoofdhaar en alle lichaamsbehaar van de gevangenen af. Daarna ontving elke gevangene een gamel (eetblik), een deken en in de regel grijze werkkleding, waarbij met lichaamsmaten geen rekening werd gehouden. In de winter werden klompen uitgereikt, 's zomers moesten veel gevangenen op blote voeten werken.

De werkdag begon voor de AEL-gevangenen dagelijks in alle vroegte. Nadat ze onder afranselingen langs de kranen in de wasruimte waren gedreven en ze koffiesurrogaat en twee sneden brood hadden gekregen die dun met marmelade of leverworst belegd waren, moesten ze weer op appèl verschijnen. De wachtmeesters telden de gevangenen herhaaldelijk en deelden ze in in verschillende arbeidseenheden van telkens dertig tot veertig man. De meeste arbeidseenheden hielden zich buiten het kamp op het terrein van het vliegveld bezig met graaf- en funderingswerkzaamheden. Er moesten draineerbuizen in de rotsachtige bodem worden aangebracht, het omliggende terrein moest tot het niveau van het vliegveld worden opgehoogd en geëgaliseerd, aarden wallen opgeworpen en aarde en stenen op smalspoorlorries geladen.

Op het werk van de gevangenen werd toegezien door voorlieden van Duitse bedrijven, die door de luchthavenorganisatie gevolmachtigd waren. Ook zij scholden de gevangenen voortdurend uit en dwongen hen met stokslagen harder te werken, terwijl de wachtmeesters op enige afstand op hun post stonden. 's Middags was er voor de gevangenen verdunde groentensoep met aardappelschillen en wat wortelen en uien, die zij op de werkplek of in het kamp nuttigden.



Ex-dwanganarbeiders en de burge-
meester van Mülheim-Ruhr bij
gedenkteken

Na nachtelijke bombardementen op Essen of Mülheim werden in opdracht van het stadsbestuur een paar arbeidseenheden uit het kamp aan het puinruimen gezet. Daar stonden de gevangenen ook wel onder bewaking van Duitse soldaten die als gevolg van gevechtsverwondingen met verlof waren gestuurd; deze gedroegen zich in het algemeen menselijker tegenover de gevangenen en knepen een oogje dicht als de gevangenen door de burgerbevolking brood kregen toegestopt. Op zondag werden gevangenen van het AEL vaak door boeren uit Essen en Mülheim afgehaald om op het land te werken. Ook bij deze werkzaamheden kregen de gevangenen meestal iets meer te eten. Maar over het geheel genomen waren hun maaltijden toch zo ontoereikend en inferieur dat de mannen tijdens hun gevangenschap honger leden en aan het eind volkomen vermagerd waren.

Wanneer de gevangenen 's avonds doodmoe en aan het eind van hun krachten in het kamp terugkeerden, moesten zij weer urenlang op appèl staan en werden zij opnieuw geteld voordat ze in het gunstigste geval twee sneden brood als avondmaal kregen. Daarna bleven ze opgesloten in de bedompte barakken waarvan de raampjes aan de buitenkant vergrendeld en met prikkeldraad gebarricadeerd waren. Strozakken fungeerden als slaappleaats. In de winter leden de gevangenen erg onder de kou omdat de kleine kachel in de barak onvoldoende van brandstof werd voorzien. Ook de armzalige kleding die de gevangenen was uitgereikt bood geen bescherming tegen koud en slecht weer.

Met de hygiëne in het AEL was het erbarmelijk gesteld. De mannen kregen tijdens hun hele hechtenis nooit de gelegenheid zich grondig te wassen. Er was alleen koud water in het kamp. 's Morgens konden alleen de krachtigsten de kranen bereiken om hun gezicht te bevochtigen. En als de gevangenen op zaterdagavond de doucheruimte in werden gedreven kregen ze niet genoeg tijd om zich behoorlijk te reinigen. Er werd te weinig zandzeep uitgereikt en verscheidene mannen moesten één scheermesje zonder houder met elkaar delen. Ook handdoeken en toiletpapier waren er altijd te weinig. Voor hun natuurlijke behoeften stond de gevangenen een houten balk ter beschikking. 's Nachts moesten zij in de barak in een ton plassen.

Door deze omstandigheden en de elkaar in het kamp voortdurend opvolgende gevangenen kon het niet anders of de barakken zaten onder de luis. In oktober 1943 brak de door klerluis overgebrachte vlektyfus in het luchthavenkamp uit, waaraan eind november zesendertig gevangenen stierven. Tot januari '44 werd het kamp in quarantaine gehouden. Ondanks de kritiek van de arts van de openbare gezondheidsdienst Mülheim op de vervuilde gevangenvverblijven veranderde er niets in het AEL. Alleen de ontluizing werd rigoureuzer aangepakt. Van begin 1942 tot de opheffing en verwoesting van het kamp in maart 1945 stierven in totaal minstens 130 mensen aan de gevolgen van de onmenselijke omstandigheden in het gevangenkamp. Bijna de helft van de doden was Nederlander. Ook bij de vernietigende luchtaanval op het vliegveld van kerstavond 1944 bleef het AEL niet gespaard. De bovengrondse bunker van het luchthavencomplex, die voor de gevangenen niet toegankelijk was, werd door een voltreffer geraakt. Het kamp werd gedeeltelijk verwoest; vier gevangenen kwamen bij het bombardement om het leven.

Het valt nu niet meer na te gaan hoeveel mensen in het kamp daadwerkelijk doodgeranseld zijn. Klappen met knuppels, zweepen of stekelige takken waren in elk geval naast de 'kampsport' een gebruikelijke straf voor de volledig verzwakte en uitgehongerde mannen. Zelfs de kleinste overtreding van de kampverordeningen werd bestraft. Ook het onthouden van voedsel behoorde tot de mogelijke straffen. Elke vorm van verzet of een arbeidsprestatie die beneden de maat werd bevonden kon betekenen dat het hele kamp geen avondeten kreeg. Bovendien was het de gevangenen verboden met elkaar te spreken, een verbod waartegen vanzelfsprekend nogal eens gezondigd werd. Ook roken was verboden. Een paar gevangenen, die zware rokers waren, probeerden desondanks telkens opnieuw de weggegooidesigarettenpeuken van de bewakers op te rapen.

De omstandigheden in het AEL riepen zelfs bij de autoriteiten van het Derde Rijk kritiek op, die door het hoofd van de Rijksveiligheidsdienst *SS-Obergruppenführer* Ernst Kaltenbrunner in mei 1944 in de volgende bewoordingen werd afgewimpeld: 'De arbeids- en leefomstandigheden (in het AEL, G.L.) zijn voor de bewoners over het geheel genomen zwaarder dan in een concentratiekamp. Dat is nodig om het beoogde doel te bereiken, en ook mogelijk doordat de individuele gevangenen, die een gevaar

vormen voor de staatsveiligheid, er in het algemeen maar enkele weken, op zijn hoogst een paar maanden worden ondergebracht.'

Voor nogal wat gevangenen was de hechtenis in het AEL Luchthaven slechts een tussenstation voor deportatie naar een concentratiekamp van de SS. In januari 1943 stuurde het kamp in opdracht van het economisch en administratief hoofdkantoor van de SS alleen al 120 van zijn gevangenen door naar het concentratiekamp Buchenwald.

Er hoeft niet aan te worden getwijfeld dat de Gestapo Düsseldorf het AEL op het vliegveld ook als executieplaats gebruikte. Voor de 'bijzondere behandelingen' van twee Polen, in augustus 1943 en in februari 1944, is in elk geval bewijsmateriaal voorhanden. 'Bijzondere behandeling' was de term die de Gestapo hanteerde voor doodvonnissen die zonder gerechtelijke interventie uitgesproken en voltrokken werden.

Volgens voorzichtige schattingen moeten totaal tussen de zes- en achtduizend gevangenen in het AEL van Essen/Mülheim geïnterneerd zijn geweest. Onder hen bevonden zich in de laatste jaren van de oorlog ook tamelijk veel burgers die 'contractbreuk' hadden gepleegd, ondergedoken waren of na aanslagen van het verzet in het kader van Duitse 'vergeldingsmaatregelen' als 'gijzelaars' uit Nederland waren meegevoerd om in Duitsland tewerk te worden gesteld. Als zij uit het AEL ontslagen waren, werden zij door de Essense arbeidsinstantie verplicht in de bewapeningsindustrie in het Roergebied te gaan werken.

Veel toenmalige gevangenen lijdten ook nu nog onder de psychische gevolgen van hun gevangenschap op het vliegveld. Ze worden 's nachts steeds opnieuw door nachtmerries en angsttoestanden geplaagd. Na de oorlog was er voor hen nauwelijks gelegenheid hun ervaringen in nazi-Duitsland te verwerken door erover te praten. Ook in de buurlanden was men niet geïnteresseerd in het lot van degenen die tijdens de oorlog in Duitsland tewerk waren gesteld. Voor hen bestond er geen schadeloosstelling en ze hadden ook niet de voldoening mee te maken dat hun folteraars gerechtelijk werden vervolgd.

Geen van de leden van de bewakingsdienst, van het luchthavenpersoneel of van de betrokken bedrijven is ooit ter verantwoording geroepen voor de misdaden die zij hebben begaan. Vertegenwoordigers van de luchthavenorganisatie konden in een proces tegen de kampcommandant voor de denazificeringsrechtbank zelfs als getuigen à décharge optreden. Zij omschreven de AEL-hechtenis voor de gevangenen daarbij letterlijk als 'verblijf in een herstellingsoord'.

Noot

Dit artikel is een gewijzigde versie van het oorspronkelijke artikel: 'Das Arbeitserziehungslager Flughafen Mülheim-Ruhr' (1996). In: *Mülheimer Jahrbuch* '97. 52. Ausgabe, 151-159.

Vertaling: Max Lauteslager, Amsterdam.