

ZWARTE ZATERDAG

5 AUGUSTUS 1944

DE TREINBESCHIETING BIJ PESSE-HOOGVEEEN



Hier vervloeden
vriend en vijand
in het dodelijk vuur
5 augustus '44
Harle zomer
Rond één uur

Treinbeschieting op zaterdag 5 augustus 1944
Door het spoor vliegt Almo-Raaike vliegtuigen
aanvallen 13 minuten in de hitte van de strijd
in het veld en de trein, de lichten
en veld en de lichten van de trein

ALBERT METSELAAR

De titel had ook gerust kunnen zijn:
De spoorwegramp van 5 augustus 1944.
Dat het echt ging om een ramp, dat
wordt duidelijk uit de evaluatie, op-
genomen in deze studie, waarbij dat
woord er direct al in 1944 aan gegeven is.
Tegelijkertijd is een ramp iets wat
onder de redelijk algemeen bekende
historische feiten zal vallen.
Wat dat betreft is deze ramp een
grote uitzondering op deze regel
geworden. Als op het gemeentehuis
van Hoogeveen via keuringsartsen
de bevestiging werd gevraagd of
de gebeurtenis echt plaats had gevon-
den, kreeg men een ontkennend ant-
woord. Wie later alsnog (deels)
arbeidsongeschikt bleek, kreeg
geen uitkering. Reden: het gebeurde
ver achteraf, men informeerde bij de
verkeerde gemeente, want het viel
onder de gemeente Ruinen, en hoe
goed ambtenaren ook hun best deden
om achter de feiten te komen, er was
geen dossier. Er was dan ook officieel
niks gebeurd. Deze studie is de aan-
gevulde versie van een oudere.
Aanvullingen zijn en blijven welkom.
Niemand kan er meer omheen.
De plaats zelf is gemarkeerd.
De ramp van 5 augustus 1944 wordt
nooit meer vergeten.



Stichting
Informatiecentrum Geschiedenis
Hollandscheveld & Hoogeveen e.o.



*Majoor Gordon Baker,
de commandant van de P-47
jachtvliegtuigen, die op
5 augustus 1944 de dodelijke
treinbeschieting bij de
Wijsterseweg uitvoerden.
Hij wist niet beter of het
was een militair transport.*

© Albert Metselaar, Hoogeveen 2024.
Niets uit deze uitgifte mag worden openbaar gemaakt en/of
vermenigvuldigd, op welke wijze dan ook, zonder vooraf-
gaande schriftelijke toestemming van de auteur.

ZWARTE ZATERDAG

44 DODEN, 141 GEWONDEN EN EEN STOOMTREIN

©Albert Metselaar, 2024 albertmetselaar@home.nl



Een nabestaande raakt het gedenkteken aan, op de rand van het bos en het veld. Het is de plaats waarop zoveel mensen stierven, op 5 augustus 1944. Op het veld stond toen gorgo.

Zaterdag 5 augustus 1944 is de geschiedenis ingegaan als een Zwarte Zaterdag voor Hoogeveen en omstreken en de Nederlandse Spoorwegen. Tot 5 augustus noteerden de NS de beschieting van 247 locomotieven en 24 elektrische treinstellen, waarbij 51 personeelsleden en 83 reizigers waren gedood, respectievelijk 198 en 288 gewond waren geraakt. Op die beruchte 5de augustus ging het op maar liefst 12 plaatsen mis. Er werden op een viertal plaatsen bij beschietingen 8 reizigers dodelijk getroffen. Op twee andere plaatsen werden passagierstreinen zwaar bestookt. We staan stil bij de dodelijke rit langs Hoogeveen. Er waren meerdere ooggetuigen die hun verhaal hebben gedaan. Deels anoniem, deels komen ze zelf aan het woord. Voor hen was deze zaterdag aanvankelijk één zoals zovelen, maar achteraf een dag die hun leven bepaalde. Het liet hen nooit weer los. Het begon zo mooi...

**Puffend, hijgend voortgetrokken.
Stoere stoomloc, stampend sterk.
Lange sliert vol hemden, rokken,
bloemenjurken, mensenwerk.**

Stoomtrein 3798 vertrekt vanaf het station in Den Haag.



De trein die rond 14.00 uur uit Haarlem naar Amsterdam was vertrokken, werd door vier jagers onder vuur genomen. Bouwkundig student Joustra stond op een achterbalkon, omdat de trein afgeladen vol was met mensen die van hun werk kwamen. Hij zag geallieerde jagers naast elkaar laag uit het zuiden op zich aanrazen. Over de volle lengte liep de trein treffers op, maar desondanks reed hij door. Pas na de derde aanval stopte de trein en konden de panische passagiers proberen te vluchten. Waarheen?

Joustra was in het gedrang aan de zuidkant van het talud terecht gekomen. Daar versperde de Amsterdamse Vaart de doortocht. Hij wist niets beter te doen dan onder de trein achter een spoorwiel dekking te zoeken. Weer ratelden de boordkanonnen en nu voelde hij dat bloed uit zijn voorhoofd stroomde. Hij had maar een gedachte: weg van hier! Hoewel Joustra merkte dat hij slecht kon zien, wierp hij zich in een dolle ren in de vaart en zwom naar de overkant. Daar pikte een bestelauto hem op en bracht hem naar het ziekenhuis. Een granaatscherf bleek door zijn rechteroog in het voorhoofd te zijn gedrongen. Zijn gespaard gebleven oog had door de inwendige verwondingen nog maar 25 procent van het gezichtsveld behouden. Daarmee moest Joustra in een moeizame revalidatie leren leven. In zijn aannemers-bedrijf moest hij nog tientallen jaren later veel van het zichtwerk aan anderen over-laten. Autorijden was hem verder onmogelijk. Zijn verpleging is destijds betaald, maar evenals veel andere burgerslachtoffers kreeg hij nooit enige uitkering voor zijn verminkt gezichtsvermogen.

DE CORRESPONDENT VAN HET ANP OVER DE BESCHIETING BIJ HALFWEG

De treinramp rondom de treinbeschieting van 5 augustus 1944 bij Halfweg werd landelijk nieuws, doordat de sportcorrespondent van het ANP die dag meereisde naar het noorden van ons land. Zijn uitgebreide verslag verscheen in de dagen erop in tal van nog verschijnende kranten, voor zover die er dus nog waren. Het ging steeds om het zelfde artikel, zoals we dat bijvoorbeeld ook lezen in het Drentsch Dagblad van vrijdag 11 augustus 1944. Dat het herhaald werd, in Duitsgezinde kranten, geeft aan dat het voor de bezetter een aanvaardbaar artikel was. We volgen de correspondent....

“Ik zat rustig te lezen in een hoek van een tweedeklas wagon. In Haarlem was er luchtalarm en ik bemerkte aan de vele burgers, die naar het noorden wezen, dat daar iets te zien moest zijn. Ik zat evenwel aan de andere kant van de trein en verdiepte mij dus verder in mijn lectuur. De trein vertrok en reed binnen enkele minuten op volle snelheid, toen plotseling een der passagiers, die aan de andere zijde van de trein de verrichtingen der overvliegende formaties volgde, brulde: “Bukken, daar komen ze!” Nauwelijks had de man deze kreet geuit of het geluid van neersuizende vliegtuigen vervulde de wagon, waarvan de meeste ramen in verband met de hitte wijd open stonden, met direct daarop het knetterende geluid van mitrailleurs en inslaande kogels. Het eerste salvo had mij niet getroffen. Bij het tweede salvo, dat direct daarop volgde (het bleek dat drie jagers de trein aanvielen) keek ik naar buiten en zag de meeste voor de trein bestemde projectielen in de berm aan de overzijde van de sloot langs de spoordijk inslaan als uiteenspattend vuurwerk.

Ik zonk op mijn knieën en drukte mijn hoofd in de kussens in afwachting van het volgende salvo, dat niet lang o zich liet wachten. Overal in het rond hoorde en voelde ik aan mijn tot het uiterste gespannen zenuwen de kogels inslaan. Rinkelend vielen de glasscherven en het inslaan der projectielen in het houtwerk gaf een zonderling kraakend geluid. Toen stond de trein stil. Een overbuurman sprong uit het raam. Dat voorbeeld volgde ik terstond. Daar kwamen de vliegtuigen opnieuw aan. Ik hoorde het aan

het geluid der motoren. Ik wierp mij plat op de spoorbaan vlak onder de wagon. Hier liet ik weer drie salvo's over mij heengaan. Nu beheerste mij nog slechts één gedachte: weg, zo gauw mogelijk ver weg van deze trein. Ik sprong op en nam de langs de spoorbaan liggende sloot met een te korte sprong. Ik haalde amper de overzijde en plonste met mijn benen in het water. Daar hoorde ik opnieuw de toestellen naderen. Ik zonk omlaag en liet wederom drie salvo's over mij heengaan.

Een naast mij liggende jongeman begon te brullen. Ik zag hoe het bloed spoot uit zijn linkerschouder. Weer sprong ik op en liep enige tientallen meters langs de spoorbaan. Daar kwamen de monsters weer aan. Opnieuw zoch tik dekking en zo bleef het voortduren, totdat ik zag, dat de jagers zich voorgoed van de trein verwijderden. Ik kon wel juichen. Ik mankeerde niets. Ik zwaaide met mijn armen ten teken van de tientallen reizigers, die nog steeds voortrenden en schreeuwde: "Keer terug! Het gevaar is geweken!" Doch zij schenen mij niet te horen. Door een panische schrik bevangen renden zij verder.

Ik liep naar de trein terug en schrok, want steeg daar niet een rookkolom op? Gauw terug in de trein. Mijn aktetas en regenjas hingen er immers nog. En dan wilde ik wel eens weten, wat er van de plaats waar ik had gezeten overgebleven was. Doch welk een schouwspel, erger, veel erger dan wat ik beleefde tijdens de beschieting der jagers deed zich aan mij voor. Wat ik zag langs de spoorbaan en in de verschillende wagons, leent zich ternauwernood voor een beschrijving. Op het voorbalkon knielde een moeder naast haar in een bloedplas badende 19-jarige dochter. Een eind verder stond een radeloos in de handen wringende vader naast het ontziend op de bodem van de wagen liggende lichaam zijner 20-jarige dochter. Samen tilden wij haar op en legden haar in een betere houding op één van de banken, waar een later gearriveerde geestelijke haar het Heilig Oliesel toediende.

Verder in de wagen lag voorover op de bodem het ontziende lichaam van een ongeveer 30-jarige vrouw, badend in haar bloed. Het bleek, dat een kogel in het hoofd de schedel had verbrijzeld. Een jammerende juffrouw vestigde mijn aandacht op een oude man, die geheel in elkaar gedoken op zijn knieën onbeweeglijk tussen de banken gedoken zat. Dood. Zijn gebit lag voor hem op de grond, evenals zijn verbrijzelde bril. Op één der voorbalkons lag een bejaard echtpaar. Hij een schot in de arm en zij in haar heup. De arm was snel genoeg afgebonden, doch de vrouw moest wachten op geneeskundige hulp. Iedere wagon telde zovele slachtoffers. Langs de spoorberm lag de zwaar getroffen jongeman nog steeds te kermen. Naast de vreselijke wonde in zijn linkerschouder miste hij ook de helft van zijn linkervoet. Iets verderop lag een ongeveer dertigjarige vrouw te zieltogen in de brandende zon. Ik knielde naast haar neer en voelde nog een zwakke polsslag, doch ook hier naderde de dood met rasse schreden.

Zo stond ik machteloos te midden van een mateloos leed, in enkele minuten over tientallen uitgestort. Totdat na ongeveer twintig minuten de reddingsploegen verschenen om 't werk over te nemen van de enkelingen, die bij de trein waren gebleven. Ik zocht daarna mijn jas en vond deze op de plaats waar ik gezeten had, doorzeefd met kogelgaten. Mijn aktetas had het er beter afgebracht. Toen ben ik met een gewondentransport meegegaan, waarna ik verschillende familie telefonisch heb kunnen waarschuwen, aldus de wensen van verschillende ernstig getroffen en vervullend. Nog steeds begrijp ik niet, dat ik zo zonder lichamelijk leed deze vuurproef heb doorstaan. Wie dat heeft meegemaakt, stapt zolang deze krankzinnige strijd duurt, niet meer voor een plezierreisje of familiebezoek in een trein, noch stelt hij zijn gezinsleden aan dergelijke

gevaren bloot. De waanzin in de oorlogsvoering doet zich hier gelden. Hie ris immers elke menselijkheid zoek, ongeacht het doel dat wordt nagestreefd. En toch zijn er duizenden, die zich nergens aan storen en de treinen bevolken alsof er geen gevaren dreigen.

“Waarom ben ik toch met mijn kind op reis gegaan!”, nog hoor ik het de moeder knielend naast het ontzielde lichaam van haar dochter uitroepen. Wacht u dan toch niet, voordat het ook voor u te laat is. De kruik gaat te water tot ze breekt. Beschermt uzelf tegen de gevaren, die u dreigen in deze verschrikkelijke oorlogstijd. Blijf thuis. Ook u dreigt op reis ieder ogenblik ernstig gevaar.”

De sportredacteur werkte zijn verslag uit op 9 augustus te Zeist. “Voor mij op mijn schrijfbureau ligt een stille getuige van nameloos leed”, zo schreef hij, “dat zaterdagmiddag in enkele minuten door een aanval van Anglo-Amerikaanse jagers op een elektrische trein in het westen des lands werd te weeg gebracht.” Het ging dus niet over de trein bij Hoogeveen, het ging over de trein bij Halfweg, op weg van Haarlem naar Amsterdam. Het was nog maar het begin. Er zou nog veel meer leed volgen. De stille getuige was een mitrailleurkogel van middelzwaar kaliber. Eén van de duizenden projectielen die op de weerloze inzittenden van de trein werden afgeschoten. Zo werd een feitelijk verslag ook een vorm van anti-geallieerde propaganda. Maar wie is je vriend, wie is je vijand, als je in die trein zit?

Naar aanleiding van deze treinbeschieting bij Halfweg noteerden de NS 13 doden en 80 gewonden, waaronder 20 zwaar en 60 lichtgewonden. Het kunnen er meer zijn geweest, zo leren we uit ervaringen bij Hoogeveen. Het grootste bloedbad van die Zwarte Zaterdag, en tevens een van de verschrikkelijkste incidenten op Drentse bodem tijdens de hele Tweede Wereldoorlog, speelde zich even ten noorden van de plaats Hoogeveen af. Het betrof het stuk spoor ten westen van de Wijsterseweg, net ten zuiden van de spoorwegovergang in de weg tussen Oostering en Wijster, achter de boerderij waar de familie Strijker woonde. Momenteel is het stuk spoorweg een deel van de gemeente Hoogeveen. Voor de gemeentelijke herindeling lag de spoor-weg in de gemeente Ruinen. Daar, in een schilderachtig stukje rustiek Drenthe, werd een vakantietrein een dodentrein. We volgen de ramptrein en de gebeurtenissen daar omheen aan de hand van wat ooggetuigen zich van deze rampdag wisten te herinneren. We beginnen met de leerling-verpleegster Pietje Bosma.

OOGGETUIGEN OVER HET VOORSPEL VAN PESSE-HOOGVEEEN

Pietje Bosma (geb.9-3-1925), kortweg Piet genoemd, was een jonge vrouw uit Kollum, Friesland. Na de lagere school had ze de huishoudschool gedaan, en stond ze enige tijd in de winkel bij een plaatselijke bakker. Er was veel vraag naar personeel in psychiatrische ziekenhuizen, en dat leek haar wel wat. De uniformen met de mooie lange rokken en de schorten hadden wel enige status, terwijl er een mooie baan in het verschiet lag, zo werd verteld. Vanaf haar 15^{de} had ze verkering met een jongen die inmiddels haar verloofde was geworden. De afstand tussen hen beiden was geen leuk vooruitzicht, maar ze koos ervoor om Friesland tijdelijk voor een goede baan te veruilen voor de Veluwe. Ze solliciteerde als leerling-verpleegster in het psychiatrisch instituut Veldwijk, te Ermelo. Daar kon ze in de eerste helft van 1944 aan de slag. De instelling was blij met meiden zoals haar. Stevige meiden van het platteland, die wat meer konden verzetten dan de fragielere dames uit de stad. Het was een moeilijk begin. De eerste negen weken mochten leerlingen niet met verlof. Ze had vreselijk heimwee, zeker toen ze ook nog een brief van haar ouders had ontvangen, maar ze moest doorbijten. Nadien kon ze om de drie weken een weekend naar huis. Het werk

was zwaar. Ze was dan wel leerling, maar daar kon – gezien de omstandigheden – amper rekening mee gehouden worden. Ze moest werken alsof ze gediplomeerd was. Zowel de patiënten als de personeelsleden hadden het niet zo best. Er was moeilijk aan eten te komen. De patiënten hielden daar geen rekening mee. Die waren gewend om flink te eten. Oorlog of niet, distributie of niet, er werd eten verlangd. Haar ouders stuurden haar wel eens bonnen toe, zodat ze eens wat extra kon halen, maar het was geen vetpot. Los van dit alles was het ook een hele plezierige tijd, daar zorgden de verpleegsters onderling wel voor.

Pietje Bosma moest alleen nachtdiensten draaien, ondanks dat ze nog maar leerling was, en nog geen half jaar aan het werk was. Ze zat 's nachts alleen op een kamer met twaalf slapende patiënten, in een compleet verduisterd instituut, met slechts een zwak spookachtig schijnsel van een blauwig nachtpitje als lampje in het plafond. De week voor Zwarte Zaterdag draaide ze ook nachtdiensten. De morgen dat haar laatste nachtdienst er op zat, en ze eigenlijk in bed moest duiken, ging ze wandelend richting trein, met in haar hand een geleende rieten koffer, met daarin het wasgoed dat thuis bij haar ouders gewassen zou moeten worden. In de koffer zaten haar verpleegsters-kostuum, vrijetijdskleding, en al het andere wat de afgelopen weken vuil was geworden. Eigenlijk alles wat ze op kledinggebied bezat, want door de textielschaarste was het moeilijk om aan kleding te komen. Ze vertrok zaterdag 5 augustus 1944 zo rond 08.00 uur, direct aansluitend op haar dienst, zonder te beseffen dat dit haar laatste werkdag zou zijn.

ZWOLLE: DUITSE SOLDATEN IN DE TREIN

In Zwolle was bij aankomst de Wehrmacht op het station aanwezig, wat voor enig tumult zorgde. Er werden zitplaatsen in de coupés gevorderd, waarop enige militairen plaatsnamen. Achteraf meldden reizigers dat er in ieder geval vier Duitse officieren in de trein hadden gezeten. Andere Duitsers waren al in een voorgaande trein geplaatst, en burgers hadden daarvoor de trein moeten verlaten. Zo kwam de familie De Poel uit Hengelo, Overijssel, in de dodentrein terecht, terwijl ze eigenlijk een trein eerder hadden zullen vertrekken. Vroeg op zaterdagmorgen van die 5^{de} augustus maakte de familie de Poel zich klaar voor een korte vakantie. Vader en moeder de Poel wilden met hun jongens Gerrit en Klaas Jan naar hun ouders, die in Hornhuizen woonden. Betty, hun dochter, ging niet met hen mee maar naar familie in Emmen. Hornhuizen ligt in de provincie Groningen vlak achter de Waddendijk. Op 1 augustus 1944 schreef vader de Poel aan zijn ouders: *“We zullen proberen tijdig in Groningen te komen, opdat we de bus van half een nog kunnen pakken”*. Veertien dagen ervoor had hij nog geschreven: *“We hopen dat de toestand in Augustus zooveel beter mag zijn, dat we dan weer kunnen reizen zonder levensgevaar. Denkkelijk krijg ik vakantie van 7-12 augustus en als het dan weer mogelijk is te reizen zonder dat we onderweg bloot staan aan het vuur van de boordwapens van de Anglo-Amerikanen, zijn we D.V. van plan de vakantie bij U door te brengen”*.

Nu was het dan zover. De tocht naar het station in Hengelo werd te voet gemaakt. Na ongeveer tien minuten lopen hadden zij het station bereikt en kon de reis beginnen. De eerste etappe ging tot Zwolle. Aldaar stapten zij in de trein die hen naar Groningen zou brengen. Vlak voordat de trein zou vertrekken, ontstond er enig tumult op het perron bij de trein, die tjokvol zat. Een aantal Duitse militairen vorderden zitplaatsen voor de Duitse Wehrmacht. Ook vader de Poel werd uit de coupé gehaald, waar hij en zijn gezin hadden plaatsgenomen. Hierna stapten ook zijn vrouw en beide zoons weer uit. Eén van deze zoons herinnerde zich: *“De volgende trein vertrok ruim een uur later. Opnieuw stapten wij in en kon de reis worden voortgezet.”*

Vader Harke de Poel uit Hengelo. Hij zei over de dood: “Sterven is voor mij niet anders dan van de ene ruimte overgaan in de andere. Het is te vergelijken met uit de ene kamer naar een andere gaan. Slechts een stap over de drempel, en je bent er.”



Hermine Fahrenhorst was er ooggetuige van dat er nog veel meer militairen vanaf Zwolle in de trein meereisden. Het ging zelfs om enkele wagons vol soldaten! Hermine Fahrenhorst (geb.1925) woonde in die dagen officieel in Amsterdam, in de omgeving van de Admiraal de Ruyterweg en de Haarlemmerweg. Haar oudste broer Dirk was voor de oorlog gestationeerd in de kazerne van Zuidlaren. De familie reisde dan ook nogal eens op en neer tussen Amsterdam en Zuidlaren, om bij Dirk op bezoek te gaan. Tijdens kerkbezoeken viel het Jan Veldman op dat er zo'n leuk nieuw meisje zat. Dat was zijn broer Geert ook opgevallen.

De tweelingbroer stapte dan ook naar de woning waar dat meisje verbleef, om haar mee uit te vragen. Maar Jan was eerst. Het werd verkering. Er was nog een broer, Kees. Deze werd in de oorlog hoofd van de KP Noord-Drenthe. Een vierde uit dat gezin was Jan-Niklaas Veldman. Hij werd lid van de KP van Johannes Post, toen deze landelijk opereerde, na een periode van verzet te Nieuwlande. Jan-Niklaas werd opgepakt bij de mislukte overval op 5 juli 1944 op het Huis van Bewaring in Amsterdam en werd in de nacht van 14 op 15 juli geëxecuteerd in de duinen bij Overveen. Zijn graf ligt dichtbij dat van Johannes Post. Hermine zat al met al tot haar nek in de verzetswereld en droeg tot haar dood het diepe verdriet mee van verloren vrienden. Zo waren er meer reizigers met een getraumatiseerend levensverhaal. Wat te denken van Jacob Lefkovic, de Joodse kleermaker uit Amsterdam? Hij was één van de doden van die dag.



Deze tocht naar Drenthe moest een tocht van liefde worden. Ze zag er al weken naar uit. In augustus 1944 had ze gewerkt voor een bakker in Amsterdam. Ze werkte extra dagen en extra diensten, zodat ze dagen vrij kon krijgen voor een weekend naar Drenthe, om haar vriend Jan te zien. Jan was ondergedoken. Hij ging van plaats naar plaats. Op dat moment zat hij in Assen. Hermine had haar beste zondagse kleren aan en had haar opgemaakt, zodat ze er voor Jan op haar mooist uit zou zien. Ze begon haar reis op het Centraal Station in Amsterdam. Ze was druk. Veel volk dat op doorreis was. Ze herinnerde zich later dat onderweg, mogelijk in Zwolle, enkele wagons in het midden van de trein werden toegevoegd. De wagons waren vol soldaten. De Duitsers lieten het er uit-

zien alsof het een rodekruiswagon was. Er waren dan ook rode kruizen geschilderd op het dak en op de zijkant, maar iedereen wist natuurlijk dat dit nep was, herinnerde ze zich. De Duitsers vervoerden in zulke wagons gewoon soldaten en wapens. Tot zover de herinneringen van Hermine.

DE FAMILIE TRIEP EN MARIA CHRISTINA PIKAAR

Genietend van de mooie treinrit, waren de familie Triep uit Den Haag en Maria Christina Pikaar op weg naar hun Drentse bestemming. Maria Christina Pikaar werd geboren op 30 juli 1889 te Leiden als dochter van Annigje Slingerland en Paulus Pikaar. Zij huwde in 1909 op 20-jarige leeftijd met Johannes Verplancke, wijnkopersknecht bij de firma Maat te Leiden. Ze kregen samen 14 kinderen, 8 dochters en 6 zoons. Naast haar drukke huishouden heeft ze gedurende plusminus 10 jaar tot 1929 een kruidenierswinkel gedreven aan de Oranjevacht te Leiden. Achter de winkel en op de bovenetage woonde de hele familie. Ze stond zeer goed aangeschreven in haar buurt, want ondanks haar drukke leven zag haar eigen huis er uit om door een ringetje te halen. Ze deed de was voor een familielid die reuma had, zat 's nachts jurkjes te naaien voor haar dochters omdat ze daar overdag geen tijd voor had, en het was een vrolijke vrouw en een hele goede en lieve moeder, die altijd in was voor een verzetje. Of het nu ging om dollen met haar jongere kinderen of een glaasje fris drinken op een terrasje met een van haar oudere dochters, gewoon plezier maken vond ze fijn en had ze nodig.

In 1929 werd de winkel opgedoekt en verhuisden ze naar de Rijndijkstraat om enkele jaren later te verhuizen naar de Oosterkerkstraat 12 te Leiden, het laatste adres van de familie. Vanaf het moment dat de jongste kinderen wat groter waren en er bovendien een oudere dochter thuis meehielp in de huishouding, kon ze het zich veroorloven om een paar keer per maand een dagje naar haar oudste dochter te gaan, die met haar fa-

milie in Den Haag woonde. Daar maakte ze kennis met de bovenburen van haar dochter, de familie Triep. De heer en mevrouw Triep hadden een zoon die in de omgeving van Hoogeveen in de verplichte arbeidsdienst zat. Zij wilden hem gaan opzoeken en vroegen Maria of zij zin had om met hen mee te gaan, dan was zij er ook een weekendje uit. Maria was daar wel voor te vinden en zei dus ja. Johannes, haar man had niet zoveel zin, dus ging Maria alleen, samen met de Trieps. Na het vieren van haar 55^{ste} verjaardag op 30 juli en het ten doop houden van een naar haar vernoemd kleinkind op 1 augustus, ging ze op vrijdagochtend 4 augustus eerst nog even naar Rijnsburg om te proberen aardappels te krijgen, maar gezien de grote schaarste in die tijd bleek dit ritje tevergeefs. Op diezelfde middag vertrok ze met de "Blauwe tram" van Leiden naar haar oudste dochter in Den Haag om de dag erna door te reizen naar Hoogeveen. Haar jongste zoon Theo bracht haar naar de tramhalte.



***Maria Verplancke-Pikaar,
moeder van 14 kinderen.***

DE OFFICIËLE DRENTSE PERS

De legale kranten uit die dagen waren volledig op de hand van de Duitsers. Voor zover er nog kranten verschenen. We vinden daarin een verslag van de gebeurtenissen van de 5de augustus. In het Drents Dagblad van 7 augustus viel een beschouwing te lezen, die terugrijpt op de aanval bij Hoogeveen. De krant gaf niet alleen feiten, maar probeerde tevens de publieke opinie te beïnvloeden. De personeelsleden van de spoorwegen waren de helden die hun plicht deden. De Amerikanen waren beesten. Ze bewezen het keer op keer. Dat is de strekking van het voorpagina-artikel, onder de kop "Menschenjacht". Het artikel is een combinatie van een ooggetuigenverslag en Duitse propaganda. De Duitsers waren er helder in. De komst van de geallieerden betekende dood en ellende:

"Puffend en hijgend trekt de locomotief de lange sliert wagens door het zonovergoten, vredige landschap. Binnen de compartimenten verdragen de reizigers de abnormale toestand met gelaten stemming, evenals zij, die nog een plaatsje hebben weten te vinden in de gangen, waar zij zich hebben neer gepland op eigen koffers of op de koffers van medepassagiers. "Ja, het is oorlogstijd mijnheer", zegt een conducteur tot

een groep reizigers, langs welk hij zich in slangachtige bewegingen wringt, om een volgende wagen, die hij moet controleren, te bereiken. "Wij kunnen er heus niets aan doen, wij doen ons best." En wel verre van zich op te winden waarden alle reizigers de flinke, voorkomende houding van onze Nederlandse spoorwegmannen, die in deze uiterst moeilijke omstandigheden met kalmte en beslistheid, gepaard aan autoriteit en nauwgezetheid, hun taak verrichten. De gedachten zwermen onwillekeurig uit naar die kerels uit één stuk, die daar voor aan de trein op de locomotief hun plicht doen en zich door geen terreur laten afschrikken. Even legt zich bij deze gedachtegang een beklemmend gevoel over het groepje mensen in de gang van de trein. Men staart door de ramen naar buiten en blikt in de staalblauwe lucht, waaruit soms een dodelijk gevaar op het onverwachtst naar beneden kan schieten. Is het niet herhaaldelijk voorgekomen dat jachtvliegtuigen zich als gieren stortten op reizende burgers in trein of auto, alsof er geen volkenrecht of menselijkheid meer bestaat? Doch men probeert op zo'n mooie dag aan zijn gedachten een andere wending te geven. Men wil op dit ogenblik zich eens vrij gevoelen en verre van alle menselijke ellende. De gesprekken gaan voort over andere onderwerpen dan die welke voortspruiten uit het oorlogsgebeuren."

TRIJNTJE SMAND, JOHN DE JONG, GEERT ZOUTMAN

Tot zover het Drents Dagblad. De beeldende wijze van vertellen geeft de indruk alsof de schrijver zelf aanwezig was in de ramptrein. In Meppel en Hoogeveen werd gestopt. Mensen stapten uit en in, niet wetend wat er gebeuren zou. Onder de instappers waren ook Trijntje Smand uit Nieuweroord en haar verloofde, Adolf Brader uit Assen. Ze waren beiden werkzaam op een distributiebureau. Verder waren er twee familieleden van het gezin Van der Sluis, en twee Joodse onderduiksters, die daarvoor in Elim waren ondergebracht, en nu vermord naar een adres in Winschoten zouden reizen. De onderduiksters werden door Zus Drenth uit Hoogeveen op de trein gezet. Hen is niets overkomen. De familieleden van het gezin Van der Sluis uit Hoogeveen waren de dames Kamman en Kamerling uit Den Haag. Mevrouw Kamerling was afkomstig uit Nieuweschans, en na een weekendje Hoogeveen zouden de dames op doorreis daar naar toe. Over Trijntje, haar verloofde en mevrouw Kamerling straks meer.

John de Jong stapte die dag in Deventer op de trein. Het hele gezin ging mee. Opoe was jarig, en die woonde met opa in een kleine boerderij aan de Witterweg in Boven-smilde. Ze zouden samen de verjaardag vieren. Vader, moeder en drie kinderen: Greta van 1935, Johnny van 1938 en Willy van 1941. Het was voor de kinderen de eerste treinreis. Opoe was 69 geworden. Ze zouden een paar dagen bij opoe blijven. Via Olst, Wijhe en Zwolle kwamen ze in Meppel. Daar moesten ze rond het middaguur overstappen op de trein naar Assen. Een leuke, ontspannen en ook wel wat spannende rit, want zo jong en dan voor het eerst met de trein, en al die mensen. Er was veel te zien, al zijn al die herinneringen niet blijven hangen. Wel hoe de reis eindigde.

Vóór die 5de augustus waren er in Nederland al 60 aanvallen gemeld, waarbij 24 gewonden en enkele doden te betreuren vielen. Het reizen met de trein werd dan ook afgeraden. Sommige mensen hadden geen keus; ze moesten reizen voor hun werk of om andere redenen. Anderen dachten dat het zo'n vaart niet zou lopen met die beschietingen. De passagierstrein die even na 12.30 uur uit Hoogeveen vertrok vervoerde dan ook heel wat reizigers in een vakantiestemming. Het ging om persontrein 1509. De trein bestond uit een stoomlocomotief (loc 3798) met negen wagons erachter. Dit waren twee C10c's, een DIV, een BC9c, twee AB8c's, een C12c, en weer twee C10c's. Acht personenvertoelagen en een bagagewagen. De trein kwam niet ver. Vanaf de locomotief zag de machinist enkele jagers cirkelen. Hij liet de leerling-ma-



Trijntje Smand, en haar verloofde Adolf Brader, uit Assen. Ze stapten in Hoogeveen op de trein naar Assen. Ze stierven samen in het dodelijke vuur.

chinist stoppen. De trein kwam tot stilstand in het veld, even ten noorden van Hoogeveen, dichtbij de overweg in de weg van Stuifzand naar Pesse, achter het pand Wijs-terseweg no. 147 van Albert Strijker, blokpost 96 (km 24.100).

De locomotief stond in het vrije veld, bij een stuk heideveld. De wagons stonden tegen een bosrand. De passagiers kregen de opdracht de trein te verlaten. Ze liepen het veld in om dekking te zoeken. Sommigen liepen eerst een stuk over de spoorbaan, voor of achter de trein. Zij waren het die echt veilig waren. Anderen bleven in het schootsveld, als jagers van opzij de trein zouden bestoken. *"Blijf bij de trein weg. Loopt u maar richting Beilen. Wanneer ik vertrek fluit ik een paar maal drie korte stoten"*, zei de machinist tegen de passagiers. Maar telkens als hij met de stoker het vuur onder de ketel controleerde, en daarvoor uit het veilige veld richting trein liep, liep een horde reizigers met hen mee. Sommige passagiers hadden hun zitplaatsen nooit verlaten. Bij de onveilige treinstellen en de locomotief wemelde het dan ook van de burgers.

Onder de passagiers waren ook Geert Zoutman en zijn oudere broer Woltjo uit Oude Pekela. *"Toen was ik ongeveer 16 jaar"*, vertelde Geert. *"Die broer van mij was in militaire dienst geweest. Hij woonde in Amsterdam en was al enkele maanden met zijn vrouw en kind bij mijn ouders in Winschoten. Hij moest nog terug wat potjes en panetjes ophalen en vroeg mij of ik zin had om mee te gaan naar Amsterdam. Ik had nog niet zo vaak in de trein gezeten en vond dat machtig mooi. We vertrokken vrijdags en zouden zondags weer naar Winschoten gaan. Er was niets te beleven in Amsterdam, daarom gingen we een dag eerder terug."* Niets positiefs te beleven. Maar Geert en zijn broer waren nog wel getuige van een razzia op Joden en was erbij toen Anne Frank werd opgepakt. Hij wilde naar huis! *"We kwamen van Amsterdam in een overbepakte trein. De trein zat aan de kop toe vol. Ook de staanplaatsen waren allemaal bezet. Ergens in Utrecht had de trein al een poosje stil gestaan, tegen een uur of 10,*

11 's morgens, toen er van die dikke bommenwerpers overgingen. Op de spoorbaan stonden dan rode vlaggetjes als sein voor de machinist dat die de trein moest laten staan en dan konden de reizigers er gauw uit springen. We waren daarna weer doorgereisd en kwamen op het fatale punt bij Pesse, Eursinge. De trein moest weer blijven staan. Van alle kanten vlogen de mensen eruit".

De passagierstrein had eerder die dag een oponthoud gehad na het sein "Lodewijk", zo weten we ook uit NS-bronnen. De 'L' van "Lodewijk" stond voor luchtgevaar. Het sein "Lodewijk" werd gegeven door bij een station een geelblauwe vlag uit te hangen, zodat passerende treinen gewaarschuwd waren. Waarschijnlijk waren het dan ook geen rode vlaggetjes die Geert Zoutman heeft gezien, want volgens NS-personeel uit deze periode werden er toen nooit rode vlaggetjes gebruikt, maar zag Geert het sein "Lodewijk". Hoe dan ook, er gebeurde niets. Er werden weer kolen op het vuur gegooid en de stoomketel kwam voldoende onder druk te staan voor het vervolgen van de tocht. Pietje Bosma, de 19-jarige leerling-verpleegkundige van Veldwijk, Ermelo, herinnerde zich dat haar tocht naar het noorden lang duurde, en vertelde dat hij gepaard ging met zelfs twee onbedoelde noodstoppen, voor ze Hoogeveen bereikte. Tweemaal waren er vliegtuigen gesignaleerd, en moest iedereen de trein verlaten. Tweemaal was het voor niets.

Pietje zat in een coupé met een gezin uit Rotterdam. De mevrouw uit Rotterdam had een koffer vol met linnen en zilverwerk bij zich. Ze was op weg naar een boer in het Groningerland. Daar hoopte ze haar bezittingen te kunnen ruilen voor etenswaren. Deze zou ze weer mee naar huis nemen. Haar kinderen, eveneens in de trein, wou ze proberen onder te brengen bij gezinnen in Groningen. Tweemaal luchtalarm had de mensen nonchalant gemaakt. De derde keer dat de trein vanwege de vliegtuigen moest stoppen, werd het vliegtuigalarm dan ook niet serieus genomen. Iedereen bleef eerst zitten, want ook deze keer zou het wel weer overwaaien. Pas toen omgeroepen werd dat ze de trein direct moesten verlaten, stapten ze uit; Pietje, de Rotterdamse mevrouw en haar gezin en vele anderen. Sommigen bleven zitten, verwachting dat het onraad wel weer over zou waaien, zoals dat zo vaak was gebeurd.

Meerdere malen vals alarm is uiteindelijk dodelijk, zo bleek die 5de augustus. Pietje en de mevrouw liepen noordwaarts, over het spoor, omdat gezegd werd dat een vliegtuig de trein steeds van de zijkanten zou beschieten, zodat ze voor en achter de trein veilig zouden zijn. Plotseling leek de hel los te breken. Ze stonden in een weiland, en doken onmiddellijk in een greppel. Overal om haar heen hoorde ze jammerende en biddende mensen. *"Je riep maar: God, God! Daar leer je bidden!"*, vertelde ze later.

PASSAGIERS ONDER DODELIJK VUUR

We keren terug naar het Drents Dagblad van 7 augustus 1944, met het verslag van 5 augustus. *"De gesprekken gaan voort over andere onderwerpen dan die welke voortspruiten uit het oorlogsgebeuren. Dan wordt echter opeens de rust verbroken door een uit de verte naderend geronk dat steeds sterker aandreunt. De trein staat stil, de passagiers verlaten de coupés. Er is luchtgevaar. Sommigen zeggen dat men geen vrees behoeft te koesteren. "Zij schieten toch niet op burgers, ze vliegen alleen maar over", is het oordeel van een politiek tinnegieter. Doch uit zijn gehele houding spreekt het tegendeel van zijn beweringen. Hij poogt alleen met zijn mening te leuren en zichzelf in zijn onzekerheid houding te geven en moed in te spreken. En nog eer men er over na kan denken is de omgeving gemaakt tot een hel, waarin een orgie van vuur en staal slaat. Amerikaanse jachtvliegtuigen openen het vuur op honderden onschuldige, weer-*

loze reizende Nederlandse mannen, vrouwen en kinderen! De luchtroofdieren uit het gangsterland laten hun laagste instincten botvieren in een jacht op Europese mensen. In opdracht van het Amerikaanse Beurskapitaal maaien ze met de boordwapens dood en verderf onder de radeloos geworden treinreizigers. De beelden die zich hierbij voordoen zijn te beestachtig om te beschrijven. Is dit de geallieerde strijd voor "vrijheid, christendom en beschaving"? Zijn dit de "christian soldiers" waar-van Roosevelt en Churchill zongen, toen ze op de Atlantische oceaan de komedie van het Atlantische Handvest opvoerden? Zijn dat nu de heldendaden die Radio Oranje niet moede wordt te verkondigen na zo'n raid? Moord, tienvoudige moord is het! Niets meer en niets minder."

Hierna ging de krant in op delen uit de geschiedenis van Zuid Afrika, die eveneens zouden bewijzen dat de Engelsen moordenaars waren. De huichelachtigheid druipt er af, nu we weten wat er in de Duitse concentratiekampen gebeurde, maar de voluit vurende Amerikaanse piloten gaven de Duitse propaganda op die 5e augustus genoeg aanleiding om hen zwart te maken: *"In deze oneindige reeks van gruweldaden jegens onze burgerbevolking zetten de Angelsaksers hun traditie voort. Zij beweren dat in de oorlog nu eenmaal alles is geoorloofd jegens de tegenstander. En hierbij doemen dan ook weer voor ons geestesoog op de 28.000 in Transvaal vermoorde vrouwen en kinderen in de concentratiekampen der Britten. Zien we weer de Boeren-vrouwen en Boeren gebonden voorop de locomotieven der Engelse militaire treinen. In de eerste wereldoorlog was het de hongerblokkade tegen vrouwen en kinderen van de vijand, in deze tweede de ontketening van reuzenbranden door fosfor en benzol. De verwoesting van dicht bevolkte woonwijken met luchtmijnen en brisantbommen. En bij dit niemand en niets ontziende oorlogsbedrijf worden ook volmaakt onschuldige reizigers bij tientallen het slachtoffer. Europa is geproclameerd tot jachtgebied van een onderwereld, uitgerust met technisch volmaakte middelen."*

Het Drents Dagblad van 8 augustus meldde voor 5 augustus al 53 doden, 51 zwaar-gewonden en 103 lichtgewonden, bij aanvallen in heel Nederland. Na deze pro-Duitse propaganda gaan we over naar verhalen van getuigen. Er gingen na de signalering van de Amerikaanse jagers 20 minuten voorbij, zonder dat er wat gebeurde. De mensen kwamen weer naar de trein toe, vooral de ouderen. Ook deze noodstop zou wel weer voor niets zijn. De eerste passagiers zaten al weer in de wagons, de rest liep nog ergens in het veld, toen om even voor 13.00 uur geallieerde jagers opdoken. Ze naderden vanuit oostelijke richting, vlogen met een grote bocht rond de trein, om daarna laagvliegend met de zon in de rug vanuit het zuidwesten recht op de voorste wagons en de locomotief aan te vliegen. Sommige getuigen meldden vijf toestellen. Volgens de machinist waren het zes jagers. Volgens Geert waren het er meer.

"Toen opeens, toen gebeurde het", vertelde Geert Zoutman. "Er kwamen zeven jager-tjes. Wij, mijn broer en ik, stonden precies bij de locomotief, ernaast. Al die mensen vlogen eigenlijk de verkeerde kant op. mijn broer, die in dienst geweest was, zei: "Ze schieten vanaf de zon; hier de sloot in!" De sloot lag aan de locomotief. We lagen er pas in en toen begon het eerste salvo. De eerste kogels gingen door de stoomlocomotief. Het was allemaal stoom om ons heen. Toen kwam het lieve leven pas. Die jagers gingen zo laag, dat ze tegen de trein nog weer op moesten trekken. Iedere keer keek je er onder tegenaan. Iedere keer, tussen de salvo's door, moest je proberen om verder van die trein weg te komen. Op dat moment dat wij nog bij de trein stonden, stond er ook een Duitse soldaat met een groen pak aan, een gewone van de landmacht, een dikke kerel. Die was erg bang. Hij had het vaker meegemaakt. Die luis-

Anglo-Amerikaansche terreurvliegers tegen Nederlandsche burgers

MEER DAN 200 SLACHTOFFERS
IN TWEE DAGEN

'S-GRAVENHAGE, 7 Aug. - Op 4 en 5 Augustus hebben Anglo-Amerikaansche vliegers weer in verschillende deelen des lands van vlakbij met boordwapenen aanvallen gedaan op rijdende personentreinen, op auto's en wandelaars.

Den 4en Augustus werden 3 Nederlanders gedood en 14 zwaargewond. Zaterdag was het aantal slachtoffers nog veel grooter. Volgens de totnutoe binnengekomen berichten vielen op 5 Augustus als Nederlandsche slachtoffers der Anglo-Amerikaansche aanvallen 53 dooden, 51 zwaargewonden en 103 lichtgewonden.

Drents Dagblad, 8 augustus 1944.

terde naar wat mijn broer zei en dook meteen achter ons aan, toen we in de sloot doeken. Op een moment had ik hem bovenop mijn rug liggen, nadat we tussen de salvo's door verder weg gekropen waren. Ik dacht dat hij dood was, maar dat bleek niet zo te zijn. De Duitsers waren nog banger als wij. Het was onze eerst keer, wij wisten nog van niks. Mijn broer van ongeveer 25 was over mij de baas en moest zorgen dat ik weer goed thuis kwam. Op een gegeven moment gooide hij mij over zich heen zodat hij zeker wist dat ik meekwam. In die sloot kwamen ook doden. De kogelregen kwam voor ons gunstig, doordat we net aan de goede kant van de slootwal dekking konden vinden. De kogels kwamen schuin over ons heen. Naast de sloot waar we in lagen was een roggekamp. Aan de andere kant daarvan was allemaal bos. Daar, in die rogge en tussen de boompjes, kwamen de meeste doden. En natuurlijk in de trein zelf".

De eerste keer dat ze kwamen was als waarschuwing bedoeld. De keer daarop was het menens. Ze vlogen zo laag dat de mensen de piloten konden zien zitten. Vanuit hun positie moeten de geallieerde piloten de mensen die roepend en gillend in allerijl



dekking trachtten te zoeken als burgers herkend hebben. Er liepen kinderen bij, er waren veel vrouwen in zomerjurken. Vuur! De boordwapens van de jagers spuwden vuur en lood. De eerste doden vielen. Bloedplekken tekenden zich af op hun kleding.

Huilende kinderen, angstige mensen, paniek. De mensen stoven alle kanten op, maar bleven weer vooral in het schootsveld, opzij van de trein. De jagers waren even snel weg als ze gekomen waren en als ze weer terug waren Een tweede, een derde, ja zelfs een vierde keer beschoten de jagers de locomotief en de voorste treinstellen. Eén van de wagons was in brand gevlogen. Sommige passagiers konden er niet meer uitkomen. De voorste wagons waren een puinhoop. De roerloze lichamen van de doden lagen in, onder en rond de trein, sommigen in het koren, anderen in de weilanden, bij het Oude Diepje of op de spoorbaan. Iedere getuige had zo zijn eigen herinneringen. Er lagen twee doden in de haver naast de dijk, zo vertelde men. Onder de trein lag een dode man. Tegen de spoorwal lag een vrouw voorover. Dood. In de heide lagen vier mensen naast een koffer. Alsof ze lagen te picknicken, zo werd gezegd. Ze waren alle vier dood.

Sommige mensen hadden later hele levendige herinneringen aan iedere aanval, anderen herinnerden zich amper nog hoe vaak en vanaf welke zijde werd aangevallen. Een ongecorrigeerde herinnering van een inwoner van Hengelo, van de familie Da Costa: "na Hoogeveen kwam de grootste stagnatie. We stopten er 5 km voorbij, eerst

een voortdurende processie van bommenwerpers, heel hoog, van Oost naar West. Dat had de belangstelling van de grotendeels uitgestapte reizigers, maar weinig alarm-erends. Na plusminus een uur echter kwamen er uit het Westen jagers op, die onze trein onder vuur namen. Ik stond toen vlak naast de trein bij het midden en liet me plat op mijn bulk, tussen de sporen, vallen. Bij de eerste salvo 's ging de locomotief er aan en blies stoom af, waarop ik dacht dat het leed geleden was, maar nee, de salvo 's gingen door. Bij het vijfde of zesde werd ik getroffen in de linkerbil, het hoogste gedeelte van H.I. Hier moet ik niet wezen, was toen mijn gedachte, en ik maakte van de pauze tussen twee salvo 's gebruik om me van één naar twee in de droge bermsloot te laten rollen. Hier lag ik volledig veilig, hoewel het schieten nog zeker twaalf à veertien salvo 's duurde. Hier en daar gekerm verder, maar teen alles afgelopen was en ik me vlot bewegen kon, leek ik meer licht gewond re zijn. Toen stonden twee wagons in brand, waarschijnlijk doordat de gastanks op de wagons (voor de verlichting) getroffen waren. Eerst de coupé eronder maar door gebrek aan blusmateriaal na plusminus een half uur de hele wagen. De beschrijving van het slagveld wil je me wel sparen; je kunt 't je wel voorstellen: familieleden die het ergste niet willen geloven, opengelegde en afgescheurde lichaamsdelen, de zeligste taferelen.”

GERRIT DE POEL, JOHN DE JONG, KLAAS HUMMEL

Gerrit de Poel maakte de beschieting als kind mee. Zijn herinneringen zijn hier ongecorrigeerd weergegeven. De tijd kan sommige beelden vervormen. Hij vertelde erover: *“Nadat de trein Hoogeveen was gepasseerd, werd het luchtalarm. De machinist stopte bij een heideveld, vlakbij de kruising met de Stuifzandseweg, die liep van Stuifzand naar Eursinge/Pesse. Aan de andere kant van de spoordijk lag een veld waarop haver werd verbouwd, goudgeel in de zon te wachten op de nabije oogst. Hoog boven onze hoofden vlogen formaties Tommy's over het Drentse land. De zon brandde op de hoofden van de passagiers, waarvan het grootste deel uit de trein in het heideveld was gaan liggen. Het lange angstige wachten was begonnen.*

Na ongeveer anderhalf uur kwamen uit de onafgebroken vluchten van geallieerde vliegtuigen vijf toestellen omlaag, die na een verkenningsvlucht plotseling in duikvlucht op de trein afvlogen. Het inferno brak los toen de boordwapens op de trein, en de mensen in het heideveld werden afgevuurd. Mijn ouders, Klaas Jan en ik waren in onze coupé gebleven. Vader en moeder lagen over ons heen op de vloer van de wagen. Telkens nadat de vliegtuigen, vermoedelijk Spitfires, een salvo hadden afgevuurd werd het even stil. Moeder vroeg dan of we er allemaal nog waren? En telkens antwoordden wij bevestigend. Dit ging zo door tot en met de zesde aanval. Hierna kwam de zevende duikvlucht, die naar later bleek de laatste zou zijn. Weer spuwden de boordmitrailleurs dood en verderf. Toen moeder opnieuw haar vraag stelde, antwoordde vader niet meer. Moeder vertelde later: “Toen mijn man niet meer antwoordde, was het net of een stem in mijn hart zei: ‘En Job schreef God niets ongerijmds toe!’”

Wie het Bijbelverhaal over de geschiedenis van Job kent, weet dat Jobs geloof stand hield ook bij de zwaarste beproeving. En het eerste hoofdstuk van het boek Job, waarin wordt beschreven dat God aan de satan toestaat om alles van Job af te nemen, behalve diens leven, eindigt met de woorden die mijn moeder werden ingegeven op het moment dat haar man niet meer sprak. Mijn vader was buiten bewustzijn, en heeft nog ongeveer een kwartier geleefd. Met veel moeite hebben wij hem door een droge spoor-sloot naar de Stuifzandse weg gesleept. Toen we daar aankwamen waren er artsen bezig om de eerste hulp te verlenen aan de gewonden. De meeste doden en gewonden waren gevallen in het heideveld. Ik hoorde iemand om zijn moeder kermen. Hij had een

buikschot gekregen, en zijn ingewanden hingen gedeeltelijk buiten zijn lichaam.”

John de Jong vertelde over de beschieting: *“Wat je je leven lang met je meedraagt zijn vooral de geuren, bijvoorbeeld van de stoomlocomotief, van de kruitdamp, van je beide ouders die bovenop je lagen om je te beschermen tegen de kogelregen, van het grint naast de trein waarin je met je neus in gedrukt werd, met je moeder boven op je. Wat je met je meedraagt zijn ook de geluiden voor (onheilspellende stilte vlak voor de beschieting, vooral als de trein opeens stopt en het waarom niet meteen duidelijk is), tijdens (oorverdovend en angstaanjagend) en na de beschieting (gekerm, gezucht en hulpeloze kreten). Maar ook troostende geluiden.*

Ik herinner me nog hoe het erf van boer Strijker vol liep met passagiers, gewond of niet, en dat ze vooral bezig waren bij de waterpomp, terwijl lakens werden aangedragen die als noodverband werden gebruikt. Maar er zitten ook gaten in mijn herinnering. Zo hebben we geen beeld van de medepassagiers (gewone mensen van verschillende leeftijd). De Duitse militairen zaten waarschijnlijk apart en niet tussen de burgers. Wij hebben ze tenminste niet gezien. Mijn moeder (toen 31 jaar) deed verwoede pogingen om ons zoveel mogelijk weg te houden bij beelden (na de beschieting) die elke moeder haar kind wil besparen. Alle drie de kinderen De Jonge herinneren zich dat ze ons dwars door het slagveld heen probeerde te loodsen, terwijl ze ons beurtelings haar hand voor onze ogen hield. Uiteraard lukte dit maar zeer ten dele met drie kinderen. We zagen meer dan ons lief was.” Moeder De Jonge stond dan ook voor een onmogelijke opdracht, bij het sparen van de kinderen voor de aanblik van het leed. Maar het meest bedreigende was voorbij en ze leefden allemaal nog.

Een andere ooggetuige, Klaas Hummel (geb. 16-9-1911) die toen rail- en baanwachter was bij de NS, hoorde dokter Kooijmans tegen de jongen met het buikschot zeggen: *‘Je bent een flinke kerel, maar moet rustig blijven liggen.’* Deze antwoordde: *‘totdat ik dood ben?’* Het ging om een jongen van ongeveer 14 jaar. Waarschijnlijk ging het hier om de 14-jarige Berend Molenaar, die later stierf in het ziekenhuis te Hoogeveen. Klaas Hummel had de treinbeschieting gezien vanaf ca. 3 km afstand. Klaas Hummel is direct na afloop van de beschieting in ca. 20 minuten over de spoorlijn naar de plek van het onheil gelopen. Onderweg passeerden hem een dertigtal Duitse soldaten op de fiets. Toen Hummel bij de trein aankwam was het eerste wat hij waarnam, dat er twee dode mensen in de haver naast de dijk lagen. Het was een gewone burgertrein, waarvan de achterste wagons in brand stonden. Achter de wielen onder de trein zat een dode man. In het heideveld ernaast zag hij vier doden naast een koffer, alsof zij lagen te picknicken. Tegen de spoorwal lag een vrouw voorover. Dood! Wie waren trouwens die Duitse soldaten geweest? Wat was hun verhaal? Helaas is er tot nu toe geen verslaglegging van Duitse zijde bekend, waarin een verslag van de treinbeschieting is opgenomen. Er waren zoveel troepen op de been dat een verslag er zal zijn.

VAN LEUSDEN, VERPLANCKE, ZOUTMAN, SPRUIT

Dhr. J.P.van Leusen kwam uit Ede. Hij was toentertijd 21 jaar en was door studie inwoner van Hoogezand. Hij was in de kost bij de familie Bolt, waarvan het gezinshoofd hoofd was van de plaatselijke MULO, en bezocht de MTS in Groningen. Dhr. Van Leusden: *“Dhr. Vos (uit Ede) en ik waren uit de trein gegaan, zoals vele anderen, en bevonden ons aan de oostkant van de trein. Dhr. Slijkhuis (vader van een vriend van Van Leusden) was in de trein gebleven. Ik kan me herinneren dat evenwijdig aan de rails een droge greppel was en daarna op afstand zogenaamd kreupelbos (eiken). Ter hoogte van de voorkant van de trein was een sloot, haaks op de greppel. De westkant was meer vlak terrein met gras/heide en daar waren ook nogal wat mensen. Toen het*

eerste salvo kwam, stond werkelijk de locomotief gepeperd te stomen en ik was razend enthousiast, want uiteindelijk was dat het doel, alle tractiemiddelen uit te schakelen. Maar toen ze niet stopten (met schieten) kwam de angst en beseften we dat we in gevaar waren. Dhr. Vos en ik renden het hakhout in, plat op de grond, waarschijnlijk met het idee: dan zien ze ons niet! Op het laatst lag ik met mijn hoofd achter een 'stammetje' van een eikenstruik. Later vroeg men mij: 'Wat dacht je toen?' Antwoord: Als ze me dan toch raken, alsjeblijft niet in mijn rechterbeen'. (In verband met voetballen!!) We zijn verder weggeslopen en kwamen bij een boerderij, waar al veel gewonden werden verzorgd (familie Strijker). Inderdaad, lakens werden in repen gescheurd voor verband, en gewonden aangevoerd met behulp van ladders die als brancards werden gebruikt. Geweldig wat die mensen allemaal deden!

Toen we wat waren bijgekomen, begon de bange terugtocht naar de trein, want we wisten dat dhr. Slijkhuis, toen het begon, nog in de trein zat. Bijna schoorvoetend gingen we erheen. Toen plotseling zagen we hem, herkenbaar aan zijn spierwitte haar. We renden naar hem toe. Hij was radeloos naar ons aan het zoeken tussen al die slachtoffers! Hij was bij het eerste salvo uit de trein gesprongen en in de greppel gedoken! U begrijpt de opluchting bij ons, maar wat een ellende rondom. Een vrouw, middelbare leeftijd, die haar man vindt, doorzeefd, waarna zij ter plekke malende wegl loopt op de rails, richting Beilen. Een jong blond meisje van mijn leeftijd, dat op mijn koffer had gezeten, zo vol was die trein, was gedood. Misschien was het wel Trijntje Smand. Ons treinstel stond in brand. Dhr. Slijkhuis had uit de brandende coupe onze bagage naar buiten gegooid, inclusief mijn regenjas vol kogelgaten. Helaas niet mijn colbertjasje, waarin mijn portefeuille met al mijn papieren. Ook mijn pas gekochte gitaar ging in vlammen op." Waarschijnlijk was de gedode jonge vrouw op de koffer inderdaad Trijntje Smand, want er werd geen andere vrouwelijke leeftijdgenoot van dhr. Van Leusden ter plekke gedood.

Hoe verging het Maria Verplancke-Pikaar uit Leiden, en haar reisgenoten, de familie Triep uit Den Haag? Na afloop van de beschieting bleek de heer Triep lichtgewond. Zijn echtgenote, mevrouw Triep mankeerde wonderwel niets en ging op zoek naar Maria. Niet ver verwijderd van de trein en dichterbij dan was bevolen trof ze Maria's lichaam levenloos aan. Maria was geen bang aangelegde vrouw. Of zag ze gewoon het gevaar niet? Bekend is een situatie dat zij op de stoep van de Haarlemmerstraat in Leiden niet wilde wijken voor tegemoetkomende Duitse militairen en deze laatsten door haar bijna letterlijk omver werden gelopen. Was dat misschien ook de reden dat zij na het eerste "loze" luchtalarm de keer erop te dichtbij de trein ging liggen? Ze liet een man en 14 kinderen achter, waarvan er 10 nog thuis woonden variërend in leeftijd van 12 tot 24 jaar

Geert Zoutman vertelde over de gebeurtenissen na de beschieting: *"Toen alles voorbij was stonden er vier coupés in lichter laaie. Ik ben niet meer naar de trein geweest. Mijn broer heeft de koffers eruit gehaald. Het was één grote bloedbak. Overal lagen mensen. Het was verschrikkelijk. De mensen die in de trein zaten, konden er niet meer op tijd uit. Er stond een meisje bij me in de buurt met bebloede armen. Haar ouders lagen aan weerskanten dood naast haar. Een Duitse soldaat met een blauw pakje aan, hij zat bij de marine, zat ook bij ons in de sloot. Hij was zijn dolkje kwijt geraakt. Hij was aan het zoeken in de sloot. "O, das ist sabotage", zei hij. Zo zwaar zou hem dat verlies aangerekend worden. Ik had tijdens de beschietingen maar één ding in mijn gedachten: ik wou dat het gebeurd was met mij, want ik wist hier kom ik niet levend meer uit. En toch is het goed gegaan. Je hoorde dat gegier, je hoorde dat gekerm en je*

dacht niet dat dit nog goed kwam. Toen dat allemaal voorbij was, waren de Duitsers onze gelijken. Je had geen wrok meer, alleen maar tegen wat boven in de lucht vloog. De Tommies, dat waren op dat moment onze vijanden. Er kwam weer een vliegtuig aan, weer een jager. Die vloog niet zo laag. Hij vloog wat verder de kant op van Hoogeveen. Toen zei één van de Duitsers: "Das ist unsere!" Daar stond het hakenkruis op, die deed ons niets. We zijn daarna naar een boerderij gegaan, die als noodziekenhuis gebruikt werd. Eén van de jongens van de boer was ook militair geweest. Hij was bij het Rode Kruis geweest. Die heeft ervoor gezorgd dat er een auto gecharterd werd, met een gasgenerator erop, die ons naar Beilen bracht. Daar stond weer een trein die ons verder bracht. 's Avonds om 23.00 uur kwamen we thuis. Ik was toen nog steeds bleek."

Het was een hele volle trein, zo wist Rinus Spruit (geb. 5 mei 1937) zich te herinneren. De gangpaden stonden nog vol met bagage. Je kon geen kant op. Zo vol, dat op het laatste moment er nog volop Duitse soldaten in de bagagewagon waren gestapt. Hij zat in de trein met zijn moeder Dorothea Serafia Spruit-Madeheim, zijn oudere broer Paul (geb. 1936) en zijn zusje Maria Elizabeth (geb. 1940). Ze zouden naar zijn grootouders in Münster. Vader kon niet mee. Vader Marinus Spruit werkte bij de zeevisgroothandel in IJmuiden en kon daar niet weg. Waarom ze via Noord-Nederland naar Münster reden? Rinus wist het niet. Waarschijnlijk omdat in die dagen er geen andere veilige verbindingen met Münster waren dan die via Noord-Nederland en Noord-Duitsland. Een met raadsels omgeven reis werd zo met vermoedens omkleed.

Moeder was in Münster geboren als kind van Joodse ouders. Van Rinus' grootouders uit Münster werden nog jaren later foto's bewaard van een oudere grootvader met een keppeltje op. Door moeder waren de kinderen volgens de Joodse wet Joods en volgens de Duitse wetgeving half-Joods. Maar moeder had een broer – net als haar dus Joods – die door zijn samenwerking met de Nazi's had kunnen zorgen voor een volledig Arische stamboom. Ze heetten nog wel Madeheim, maar ze waren officieel niet meer de Joodse familie Madeheim. Dat onderwerp werd zwaar gemeden. Daar hadden ze niets meer mee te maken. Ze moesten wel, om te overleven. Moeder had in Duitsland conservatorium gedaan. Ze was operazangeres. Ze kon prachtig zingen, maar ze zong niet meer. Dan zou ze aangesloten moeten zijn bij de cultuurkamer. Ze was er trots op dat ze dit had weten te voorkomen. Haar grote zorg waren haar kinderen. Als Duitse met een duidelijk Duits accent, die onder spanningen steeds meer Duits in haar taalgebruik had, werd moeder door de buurt met de nek aangekeken. Het gezin moest veilig zijn en daarom werd besloten om op 5 augustus 1944 naar het 'veilige' Münster te vertrekken. Misschien dat er nog meer verhaal achter zat, maar de kinderen wisten het niet. Waarom reed moeders kapper ook met hen mee? Hij zat bij hen in de wagon. Ze wisten het niet. Dat ze naar de grootouders gingen, dat was het enige wat de kinderen was verteld.

Toen de trein beschoten werd zaten de kinderen Spuit als schietschijven in de wagon in het Drentse landschap. De volle gangpaden maakten dat de mensen geen kant op konden. Moeders kapper opende een wagonraam en zette de kinderen één voor één naar buiten. Daar stonden ze, Rinus van zeven, zijn broertje van 8 en zijn zusje van 4. Waar was moeder? Zoeken, zoeken, tussen de paniek van de inslaande kogels en de gillende mensen. Moeder en haar kapper vonden de kinderen, of omgekeerd, en ze zochten dekking op de rand van een bosje. Struiken en kreupelhout, dat wist Rinus zich later nog te herinneren. Het profiel van een boerderij op de achtergrond, dat stond hem ook nog helder voor de geest. Toen de plek 68 jaar later terug werd gevonden, toen bleek hij op de rand van het bosje gelegen te hebben, bij waar nu het gedenkte-

ken staat. Zoveel was er weg uit de herinnering, maar ook zoveel kwam onmiddellijk weer boven. Dat ene been dat daar los lag. De stapel lijken van Duitse soldaten. Kris-kras lagen ze over elkaar. V eel Duitse doden, dat herinnerde Rinus zich, maar hoeveel wist hij niet. De bagagewagen met Duitsers was helemaal kapot geschoten. Waarom ze weer naar de trein waren gelopen, middenin al het leed? Omdat zijn zusje haar muts kwijt was geworden. Die zochten ze weer. Hoe het gegaan is verder, Rinus is het niet bijgebleven. Maar hij ging uiteindelijk die dag toch nog verder naar M nster. Er was in die oorlogstijd geen weg terug. Na de oorlog mocht moeder niet meer terug. Ze was Duitse. Ze had een Nederlands paspoort, maar dat werd niet meer erkend. Moeder was statenloos. Het zou 1950 worden voor Rinus met zijn moeder, broer en zusje terug konden naar Nederland.

ANNEKE SCHWITTERS EN MENEER TILLEMA

Anna Hendrika Schwitters was geboren op 19 september 1933 in Heveadorp. Vader Sjoerd Christianus Pieter Schwitters en moeder Anna Hendrika Olthof waren beiden geboren in Groningen. Daar woonden ook de grootouders. Ze hadden een zaak gehad. In oorlogstijd maakte ze veel dingen mee, die je niemand gunt. Ze woonde toen met haar ouders op het adres Cronj weg 5 in Oosterbeek. Anneke of Annie, vader zei het een, moeder het andere, moest bij de Slag om Arnhem evacu ren, haar prachtige woning brandde tot de grond toe af, ze was net 11 toen en liep tussen de lijken van de gesneuvelde militairen door. Maar al die dingen, ze maakten niet zoveel indruk als dat ene, augustus 1944. De treinreis naar Groningen, in de mooie zomer waarin niets aan de hand leek, voor een kind. Ze was 10 jaar oud, bij de treinbeschieting. Rond 2013 heeft ze al haar herinneringen verteld, toen een camera meeliiep. De 1^e augustus 2024 kwam het weer helemaal naar boven in gesprek met mij. De trein, de dodentrein van zwarte zaterdag 1944:

“Mijn vader was chef-inkoper op de Hevea-fabriek. In de zomer voorafgaand aan de luchtlandingen gingen we met vakantie naar Groningen. Augustus '44. Mijn ouders gingen met vrienden. Die hadden ook een zoon, Sjoerd. Ze gingen op de fiets. Mijn ouders vonden mij te groot om bij mijn vader achterop op de fiets te zitten, maar te klein om zelf dat hele stuk naar Groningen op de fiets te fietsen. Een collega van mijn vader ging met de trein naar Groningen. Toen heeft mijn vader gevraagd of ik met hem mee mocht reizen. Tuurlijk, had hij gezegd, dat kan. Ik kende die meneer niet. Maar hij heeft me meegenomen. Het was een schat van een man. Hij was zo lief voor me. Hij heette meneer Tillema. Hij had een zoon Piet.

De familie dus op de fiets en wij in die trein. Hij was overvol, want er reden in die tijd niet zoveel treinen. Wij zaten in een goederenwagon. Je had geen licht, je had lucht door een rooster, je zat helemaal opgepakt. Op een gegeven moment komt er een conducteur aan, die zegt: allemaal de trein uit, en loop dat korenveld maar in, zover mogelijk van de trein weg. Wij dat korenveld in. Toen zagen we wel dat er allemaal vliegtuigen boven ons kwamen. Allemaal bommenwerpers met jagers er omheen. Die waren overgevlogen. De conducteur zei: jullie kunnen de trein wel weer in. Wij allemaal de trein weer in. Het duurde nog geen drie minuten. Weer uit de trein, uitstappen en zover mogelijk van de trein af. We zeiden: we gaan weg van de trein, hollen, hollen. Er was een droge sloot, een greppel of zo, en toen was het duiken, we moesten ons laten vallen. Een aantal jagers kwamen en die hebben de trein beschoten.

Dat was verschrikkelijk, dat lawaai, ze kwamen zo laag over, je zag de piloot zitten. Echt! Ze schoten met de mitrailleurs op de trein. Het was doodeng. Daar ben ik heel



Anneke Schwitters op 11-jarige leeftijd. Ze heeft twee mooie strikken in haar haar, eentje voor opa en eentje voor oma.

bang geweest. Toen het afgelopen was zei meneer Timmerman: ik ga eventjes daar kijken of ik de koffers eruit kan halen. Hij zou weggaan. Hij zei: blijf hier nou maar, ik ben zo bij je terug. Maar wie er kwam, geen meneer Tillema. Er waren natuurlijk meer mensen, maar die gingen ook al weg. Ik dacht: ik loop een opa achterna, anders bleef ik daar alleen achter. dat was ook heel eng. Toen ben ik richting de trein gelopen, maar ik zag geen meneer Tillema. Wat heb ik toen gehuild. Er kwamen twee dames naar me toe, die zich over me ontfermd hebben.



Wat ik toen ook zag: zoveel doden en zoveel gewonden. Er waren zoveel mensen bij de trein blijven liggen, want stel je voor dat we zo verder gaan, dan ben ik mijn plaatsje kwijt. Moet je nagaan, dat je bang bent dat je je plaats verliest. Maar dat doe je, dat kun je ze ook niet kwalijk nemen. Er waren boerderijen in de buurt. De doden werden op platte karren gelegd. Kinderen huilden om hun ouders, die overleden waren, gewonden die lagen te kreunen, dat heeft zo'n verschrikkelijk diepe indruk op mij gemaakt. Dat was écht héel erg! Op een gegeven moment kwam meneer Tillema eraan. Hij zei: sorry kind, het heeft wat langer geduurd, maar ik móest helpen. Er was zoveel hulp nodig, daar kon hij niet aan voorbij gaan. Hij wist dat ik niet in zeven sloten tegelijk zou lopen. Hij vond het heel vervelend. Hij had de koffers in ieder geval wel. Deze trein werd afgevoerd. We hebben gewacht op een nieuwe trein. Daarmee zijn we toen naar Groningen gegaan. We hadden om 2 uur aan moeten komen en we kwamen 's avonds pas om 8 uur aan.

In Groningen kreeg je ook weer zo'n toestand, want we kwamen als laatsten van het perron af. Er stonden allemaal nog mensen te wachten. Meneer, meneer, komen er nog meer mensen na U? Helaas niet, zei meneer Tillema, wij zijn de laatsten. Huilpartijen, schreeuwpartijen! Heel erg. De familie loste elkaar af. Mijn opa heeft staan wachten bij het station. Hij was daar met oma in een pension. De mensen van het pension gingen een uur staan wachten, dan ging opa weer een uur staan wachten. Ze wisten dat de trein beschoten was. Mijn vader is dat onderweg tijdens de fietstocht ter ore gekomen. Die man was in alle staten. Hij was zo nerveus. Hij belde alle politiebureaus

en alle ziekenhuizen in de omgeving of er iets bekend was van een meneer Tillema. Mijn moeder was tuurlijk heel erg ongerust, maar ze wist: mijn kind leeft. Het is alsof een moeder dat dan aanvoelt. Wij zijn naar het huis van opa en oma gegaan. Mijn tante was er ook, met een zoontje van vijf maanden. Ik mocht kiezen of ik bij opa en oma wou blijven of mee met mijn tante. Ik wou met tante mee, mijn neefje gaf afleiding.

Mijn ouders waren daar nog niet gearriveerd. 's Avonds om 12 uur is er aangebeld bij het pension van mijn opa en oma. Er stond een politieagent voor de deur. De meneer die daar woonde is naar boven gevluht, op zolder, onder het dak. Die dacht dat er een razzia was. Maar de politie kwam informeren of wij daar aangekomen waren. Toen heeft eindelijk mijn vader bericht van ons gehad. Ik logeerde met mijn tante bij haar schoonouders, vlak bij het station, daar hoorde je de stoomfluiten van de locomotieven. Ik kroop helemaal in elkaar als ik dat hoorde. Als je er niet over wil praten, dan hoeft dat niet, zijn mijn moeder. Mondjesmaat kwam het verhaal van wat ik mee had gemaakt bij mijn ouders terecht. Stukje bij beetje kwam het uit me. Zoveel doden en gewonden, vreselijk." In 2024 is ze nog steeds bang voor vliegtuigen. Ze heeft een enorme vlieg angst. "Je krijgt me never nooit in een vliegtuig. Ik heb liever tien tanks in de straat dan één vliegtuig."

Wat zou An – zoals ze nu wordt genoemd – ons mee willen geven? Zelf kijkt ze terug op een goed leven en ze hoopt voor anderen het zelfde. Haar boodschap van 1 augustus 2024, vooruitkijkend naar een herdenking omdat het 80 jaar geleden is: *"Ik hoop dat de overlevenden toch allemaal goed terecht gekomen zijn en dat ze gelukkig geworden zijn. ik wens ze het beste en dat er nooit weer zoiets mag gebeuren."*

EEN PLAATSJE VOOR DE HEER SPRUYTENBURG

In het archief van het Verzetsmuseum te Amsterdam vinden we een getypt verslag van dhr. Spruytenburg. Nadere informatie ontbreekt. Al lezende is snel duidelijk dat hij opstapte op de trein op het station van Amersfoort. Hij was blij dat hij eindelijk kon zitten, en hou je plaatsje maar eens, in zo'n drukke trein waar je ook nog keer op keer uit moet. De drukte was helemaal compleet toen een afdeling van Weermacht, de Duitse bezetters, ook nog in de trein wilde. Burgertrein? Ja, maar duidelijk tevens voor militair gebruik. Vertelt u maar, meneer Spruytenburg.....

"Er was zaterdagochtend 5 augustus geen plaats te bemachtigen in de trein naar Zwolle. Amersfoort kon de reizigers niet verwerken. Ze stonden dik in twee rijen. Toen de trein stopte, stonden wij voor een weermachtafdeling. Naar een ander rijtuig lopen had geen zin. Ik zag een gaatje. Ik wipte over het balkon van een bagagewagen naar de achterzijde van een personenwagen en kon toen gemakkelijk binnen komen. in Zwolle twee uur wachten en ansichtkaarten gekocht. Toen de Groninger trein in Zwolle aan kwam bleef na het uitstappen van vele reizigers een bescheiden plaatsje over en de trein vertrok op tijd naar Meppel.

In de buurt van Staphorst stopte de trein met een schok. Er was gebrom in de lucht en haastig sprong jong en oud uit de trein en gingen in de bloeiende boekweit. Het was loos alarm. Na een klein half uur zaten wij weer monter en wel in de trein op weg naar Meppel.

Tussen Hoogeveen en Wijster weer stoppen met een schok. Weer gebrom in de lucht en allen weer uit de trein. Er trokken voortdurend groepen bommenwerpers van het oosten naar het westen. Maar er gebeurde niets. En de machinist had geen haast. En veel reizigers ook niet. Ze lagen te zonnen in een droge bermsloot of zochten bramen.

Aan de andere kant van de trein gingen ze alweer instappen. Wij ook maar weer in de trein. Ouden van dagen werden omhoog gehesen, kinderen in de trein gebeurd, koffers en andere bagage weer in het net gepakt en een plekje opzoeken. Het had zo al bijna een uur geduurd en sommigen waren nadien al wéér in de trein gegaan. Wij staarden de bommenwerpers na. Het was net of een paar zich van ene groep losmaakten. Anderen zeiden het waren jagers, Duitse. De meesten gingen wat dieper in de sloot liggen. Daar komen ze....

Een dreunen, knetteren, kraken, gillen, kreunen, roepen, glas rinkelen. De locomotief is geraakt. Ze komen terug.....! Liggen blijven! Alles herhaalt zich, nog meer lawaai. Nog meer glas. Ik zie een jongen van zes jaar voor het open coupéraam in doodsangst gillen. Links en rechts van hem vliegen de kogels door de ruiten. Er kruipen een paar mannen bij mij in de zijgreppel. Daar komen ze! Ze grijpen in doodsangst mijn voeten. Zij schudden benen. Daar komen ze! Hun hoofden drukken in angst tegen mijn bovenbenen mijn buik persten zij in de wal. Er drupt bloed uit mijn hoofd. Ik voel niets, alleen zie ik bloed. Er viel iets zwaars op mijn benen. Ben ik gewond? Waar komt het bloed vandaan? Verlies ik mijn bewustzijn? Daar komen ze! De grond dreunt, de kruitdamp perst in de neusgaten, telefoondraden zwiepen door de lucht. Seinpaaldraden krullen in het rond, een wagon gaat branden. Het is voorbij....

Ik bevond mij in een greppel, die dwars op de spoorberm stond. Achter mij lag een jongen van 2 jaar met een schot in zijn arm. Daarachter lag een jongen met een schot in zijn been. Daarachter, dus het verst van de trein, lag een zwaargewonde man van 30 jaar met een verbrijzelde schouder. In de omtrek van 15 meter waren wel 10 doden. Aan de voorzijde van de spoorbaan, waar zich ook passagiers bevonden, waren er evenveel. Er was niets, alleen gekerm en radeloze mensen. ik heb mij hoofdzakelijk bezig gehouden met de mensen, die in de greppel lagen. Ik heb hen zo goed als ik kon bijgestaan en gezorgd, dat ze zo spoedig mogelijk uit de greppel kwamen. Ik zal niet beschrijven hoeveel smart het mij deed de zwaargewonde man niet te kunnen helpen en geen druppel water te hebben voor de brandende dorst.

Ook de andere tonelen zal ik U sparen. 20 tot 30 doden en vele gewonden, het zegt genoeg. De zwaargewonde is des avonds in het ziekenhuis in Hoogeveen overleden. Op maandag 7 augustus waren er wel 37 doden. Mijn wond bloedde niet meer. Ik zag er waarschijnlijk raar uit. Er kwam een trein uit Groningen, die nam de gewonden mee naar Hoogeveen en ons ook. In Hoogeveen kwam later een trein uit Zwolle die de reizigers naar hun bestemming bracht. Ik ben er goed afgekomen met een heel lichte wond. Er was op het terrein geen veilige of onveilige plaats. Er waren slachtoffers in de trein, in de sloten, de greppels en de bosjes, aan de ene kant zowel aan de andere kant. Dat men niet getroffen is, is zuiver een toeval. Ik dank God dat ik gespaard bleef." Dank u wel, meneer Spruytenburg. Wie u ook precies geweest mag zijn. Ervaren met de pen, dat is zeker. En diepgaande indrukken.

HULPVERLENING EN CHAOS

Rond 13.00 uur was het spoor van Hoogeveen naar Beilen voor de Amerikaanse vliegtuigen één lange schietbaan. Buurtgoederentrein 5014 werd bij Beilen beschoten. De locomotief was defect en er zijn geen persoonlijke ongelukken. Op het station van Hoogeveen werden wisseldraden en de draden van de telefoon en de telegraaf stuk geschoten. Een locomotor raakte defect en de in de nabijheid staande aluminium-fabriek begon te branden. Onmiddellijk werd alarm geslagen. De Hoogeveense brandweer rukte uit. Ook de beschieting op het traject ten noorden van het Hoogeveense station werd door de Hoogeveners gezien. "God, man het is de passagierstrein!"

riepen enkele NS-medewerkers verschrikt. Ze zagen de aanval vanaf het seinhuisje bij de weg Hoogeveen-Pesse. De overvliegende jagers en het geluid van de schoten alarmeerden de omgeving. Zolang er geschoten werd bleef men in dekking.

Direct daarna stroomden ze toe, de brandweer, medici, Duitse soldaten, omwonenden en medewerkers van de NS. Brandweercommandant A. Ter Stege, hoofdbrandmeester J. Dekker, brandmeester E. Kersten, inspecteur brandmeester K. Koster, en de brandwachten J. Westerbeek, D. J. Baardslag, Hks. Van Genne, J. Steenbergen, Hk. Fidom, Rf. Hup, K. Hartman, J. Wams (van de Noordergroep) en de brandwachten A. Hartman, G. D. Danes, Jac. Fietsen, Hks. Schultink, J. Stoter, R. Woldman, Herms. Stoter en H. Zwart (van de Zuidergroep) deden wat ze konden. We hebben hun namen uit een declaratie. Rangeerder Duinkerken kreeg opdracht de locomotor (Sik) van het kopspoor te halen en de lege platte wagen op het losspoor los te koppelen en mee te nemen richting Wijster. De 16-jarige leerling-telegrafist Bertus de Visser kreeg van de chef de opdracht om mee te gaan, als uitkijk, want er was nog steeds luchtalarm.

Bertus: *"Wij kwamen met de Sik en de platte wagen op de plaats des onheils. Het eerste wat we zagen was aan de overkant van de droge sloot een rij militaire kleding met daaronder laarzen en schoenen. Zeven (dode) militairen. Er stonden drie soldaten bij en er zaten en lagen wat gewonde soldaten. Ondanks dat wij in spoorweguniform waren mochten wij er niet bijkomen en moesten doorlopen. Wat we toen zagen in de spoorvloot, in het koren, in de wagons, is niet te beschrijven. Na 48 jaar (hij deed zijn verslag in 1992), als je er aan denkt, wordt het wel eens teveel".* Verderop vond hij nog twee dode en vijf gewonde Duitse soldaten. Hij heeft ze later niet meer gezien. De negen gesneuvelde Duitsers waren waarschijnlijk in ijltempo door hun kameraden afgevoerd. Tot op heden is niet met zekerheid bekend waar ze zijn begraven. Er is een bezoek gebracht aan Ysselsteyn, waar de Duitse soldaten van begraafplaatsen in Nederland bij elkaar zijn gebracht, de Duitse instanties zijn benaderd, maar er is niets gevonden. Volgens zeggen zijn nogal wat Duitse doden naar Duitsland gestuurd.





Een locomotor, kortweg Sik genoemd. Deze kleine locomotief werd gebruikt om te rangeren, wagons te verplaatsen.

De machinist en zijn leerling hadden al koffers open moeten breken om aan verbandmiddelen te komen. De Hooigeveense doctoren Kooiman, Van der Wal Sr. en Duymaer van Twist werden gewaarschuwd door de stationschef, al bij het rangeren van de Sik. Het schieten had veel langer geduurd dan normaal en men vreesde het ergste. Van Twist racete op zijn brommertje naar de plaats des onheils. Hij passeerde daarbij een dertigtal fietsende Duitse soldaten, die over het smalle pad langs de spoorbaan vanaf de trein richting Hooigeveen gingen. Hij reed ze bijna van de weg. Gerrit de Poel: *"Zelf ben ik door één van de drie artsen verbonden aan een rugwond. Jaren later bleek bij röntgenonderzoek dat ik een scherf in mijn rug had. Behalve dat ik tijdens de beschieting een klap op mijn rug heb gevoeld, heb ik er verder weinig last van gehad. Nadat de arts mij had geholpen, zijn mijn moeder, broertje en ik naar een café gebracht (café Blok?). Mijn moeder vertelde later over wat haar 's avonds, toen mijn broer en ik naar bed waren, is overkomen. Terwijl zij in de gelagkamer koffie zat te drinken, kwam er een jonge man binnen. Hij ontpopte zich later als het hoofd van de School met den Bijbel in Ruinen. De eerste woorden die hij tot moeder sprak waren: 'En Job schreef Gode niets ongerijmds toe'".*

De doctoren konden in veel gevallen al niets meer doen. 27 Passagiers waren vrijwel direct dood. De hele groep van de marechaussee van Ruinen en veel leden van de afdeling van de marechaussee van Hooigeveen waren ter plaatse toen de gewonden en de doden afgevoerd moesten worden. Van de 33 zwaar gewonde burgers waren er velen zeer ernstig aan toe, zo schreef de marechaussee in hun rapporten, verzameld uit het archief van de toenmalige gemeente Ruinen. Later stierven er nog minstens 7 aan hun verwondingen. Er is ook een opgave van 113 zwaar en 28 licht gewonden. De

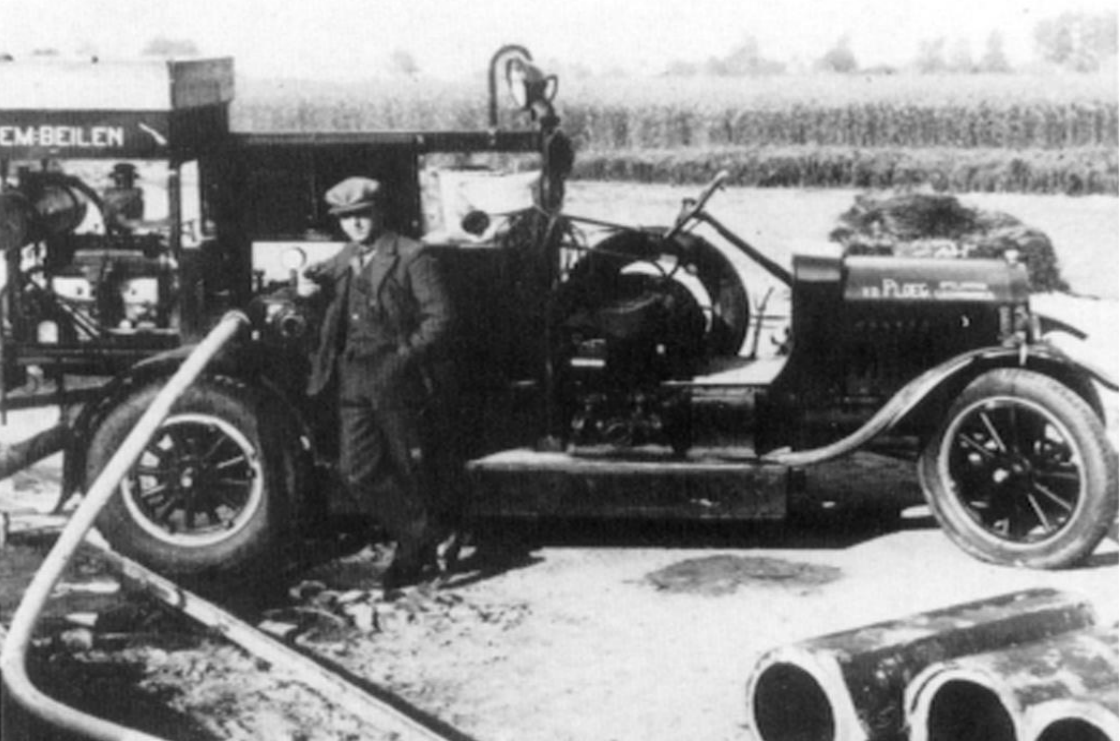
inschatting wie wel of niet zwaar gewond was, zal per instantie verschillend zijn gedaan. Als we de cijfers met elkaar in evenwicht willen brengen, kunnen we waarschijnlijk het beste met de marechaussee meegaan, en 33 zwaargewonden rekenen, waarvan de situatie kritisch is, 80 mensen met andere ernstige verwondingen (maakt zo samen 113) en 28 lichtgewonden = 141 gewonden. Samen met de negen gesignaleerde gesneuvelde Duitse soldaten en een in Bethesda overleden Duitse dame komt het uiteindelijke dodental op minimaal 44 te staan.

De nog gezonde passagiers vluchtten in paniek weg of bleven verbijsterd wachten op wat komen zou. Sommigen hielpen de hulpverleners. Plotseling zag één van de mensen een rookwolkje, richting Beilen. Dat moest een trein zijn, op het andere spoor. Een conducteur ging zwaaiend met zijn jas de trein tegemoet. Het duurde nogal even, maar hij kwam. Later bleek dat Beilen hem bij zijn vertrek de opdracht had gegeven om zeer langzaam te rijden. Men wist daar niet wat er aan de hand was, maar had wel vermoedens. De trein stopte. Veel passagiers en wat gewonden zijn met de trein terug gegaan naar Hoogeveen. Anderen, gezonden en gewonden, werden door omwonenden op boerenwagens weggebracht.

Het gezin van Albert Strijker, aan de Wijsterseweg, ontsnapte die dag aan de dood. Albert, zijn vrouw, diens zuster en haar man, oogstten het graan, dat op het veld bij de trein stond. Zijn schoonvader hielp mee en zijn schoonmoeder paste op de kinderen van de beide jonge gezinnen. In de herinneringen van de treinpassagiers is er soms sprake van rogge, soms van haver. Op de oostkant van de spoorlijn werd op dat moment de rogge geoogst. In het roggeveld lagen de meeste doden en zwaar gewonden. Er was met zekerheid sprake van rogge, want haver werd wat lager geoogst. De familie Strijker had ook wel een stuk bouwland met haver staan, maar dat stond op de westkant van de rails. Daar waar mensen spreken over haver, wordt met zekerheid het roggeveld bedoeld. Er is in de herinneringen ook sprake van verschillende tijdstippen waarop een en ander is gebeurd. Dat de beschieting rond 13.00 uur was, is met zekerheid ook op te maken uit het doen en laten van de Strijkers. Op het moment dat de kogels toesloegen waren ze nog thuis, genietend van de maaltijd. Was het even later geweest dan hadden ze in het schootsveld aan het werk geweest. Omdat hun woning het dichtst bij de plaats des onheils stond, werd deze als noodhospitaal gebruikt. De kinderen mochten al deze verschrikkelijkheden niet zien. Toen de eerste gewonden aangevoerd werden, werden ze bij elkaar in de kelder gezet, met wat snoepjes erbij, waar ze zich maar moesten zien te vermaken. Opoe ging ook helpen, voor zover ze dat kon. Alle handen waren welkom.

OPSCHALIING VAN DE HULPVERLENING

Op ladders werden de zwaargewonden uit het veld naar hun boerderij vervoerd. De deel, de kamer, alles lag vol met mensen met de meest vreselijke wonden. De één bloedde nog erger dan de andere. Er waren dum dum kogels gebruikt, zeiden de artsen. Kogels met een loden kern en een koperen wand. Zes lakens werden beschikbaar gesteld. Verscheurd en wel dienden ze als verbandmateriaal. Zo verging het ook de luiers van de buurvrouw. Onder de gewonden waren ook enkele Duitsers, die de beste plekjes voor zich opeisten. Hen werd duidelijk gemaakt dat dit niet geaccepteerd werd. Tegenover de hulp die de familie Strijker bood, stond als schrijnend contrast de egoïstische houding van anderen. Veel medepassagiers weigerden hun koffers open te maken om kleding beschikbaar te stellen als verbandmateriaal. Overigens zeiden de artsen en de andere aanwezigen de familie Strijker toe dat al het gebruikte materiaal



Een van de brandweertreinen van Beilen. Welke op zaterdag 5 augustus 1944 aanwezig was, is niet bekend.

vergoed zou worden. Dit is nooit gebeurd. Door bemiddeling van een veldwachter die lid was van de NSB (Klaas Soer, onderluitenant bij de marechaussee) is de familie veel later nog aan een doosje zeep gekomen. Dat was alles. Tegen de avond was de woning weer ontruimd. Alle gewonden waren naar huis gegaan of naar het ziekenhuis vervoerd. De woning was één grote ravage, waarin vuil, bloed en afval streken om de meeste aandacht, en de familie zich maar een weg moest zien te banen door de door iedereen vergeten puinhoop.

Tussendoor was al snel duidelijk dat de aanwezige hulpverleners het werk niet af konden. Wie ingezet kon worden, werd erbij gehaald. De verbindingen waren slecht. In het veld stond je er alleen voor. Telefoons waren er amper, radioverbindingen kende men nog niet. In de praktijk was het vooral een zaak van: je loopt/fietst naar een gebouw waar wel een telefoon is, je belt iemand op die anderen voor je op kan bellen en je gaat weer terug. Hulpverleners konden alleen wat doen als ze zelf de handen vrij hadden en als er voldoende materiaal aanwezig was. De Duitsers hadden alles gevorderd waarvan ze vonden dat het voor henzelf belangrijker was. Maar wie kon, kwam erbij. Ook de brandweer van Beilen werd erbij gehaald.

De Beiler brandweer was al in de buurt. Vanwege de beschietingen ten noorden van de ramp trein was de Beiler brandweer ook al flink actief geweest. *“Te 14.30 kwam telefonisch bericht binnen van de stationschef der Nederlandse Spoorwegen, dat op de losplaats te Wijster een wagon met heide door een vliegtuig met boordwapens in brand was geschoten. De brandweer rukte daarop uit, welke de brand bestreed, alhoewel de*

gehele wagon is uitgebrand. ± 14.45 einde luchtgevaar. Om ± 15 uur kwam er telefonisch bericht binnen van Stuifzand in de gemeente Ruinen, dat daar een personeelstrein stond, welke door een aantal vliegtuigen met boordwapens was beschoten. Wegens het aantal doden en gewonden werd dringend om assistentie verzocht van ambulance en ziekenauto's. onmiddellijk daarop zijn alle beschikbare auto's in deze gemeente opgevorderd (een 6-tal) voor hulpverlening. Ook de brandweer, welke te Wijster het blussingswerk had beëindigd, is daarheen vertrokken, aangezien tevens een wagon in brand stond. (.....) van bovenstaande is na terugkomst der hulpverlening te 19.15 kennis gegeven aan de Hoofdinspecteur der Luchtbescherming."

Aldus het rapport van de Beiler kant, aanwezig in het Bestuursarchief van de gemeente Beilen 1917-1973, no.1617. Uitgaande van een beschieting rond 13.00 uur zou het twee volle uren duren voor de de Luchtbescherming in Beilen werd ingeschakeld voor het opschalen van de hulpverlening. Omdat er 2 uur later nog steeds sprake was van een benodigde brandweer van Beilen, weten we dat het vuur in de wagon nog steeds niet geblust was. We krijgen een beeld voor ons van een veld vol dode passagiers, wanhopige hulpverleners die redden wat er te redden valt, tussen huilende gewonden, met missende lichaamsdelen, en op de achtergrond de nog altijd brandende wagens achter de trein, waar brandweerlieden blijven spuiten, voor zover ze niet ingezet waren bij het vervoer van gewonden. Een compleet inferno, alsof het einde der tijden was aangebroken.

VERVOER VAN DODEN EN GEWONDEN

Homan, van de Stationsstraat in Hoogeveen (koetsier Hendrik Westenberg), en Klaas Stoefzand, van Stuifzand, werden ingezet voor het vervoer van de doden en de gewonden. De door paarden getrokken wagens bleven inzetbaar gedurende de hele oorlog. De toen 12-jarige Kees Jansen was erbij toen de paarden van Klaas Stoefzand op de weg werden gedraaid, om richting trein te vertrekken. Als jonge jongen was hij veel met Klaas op pad, als Klaas Stoefzand voor de melkfabriek de melkbussen ophaalde. Iedere dag kwam Klaas Stoefzand aan de Wijsterseweg, bij het beschoten terrein, en haalde de pullen op bij de daar wonende boeren. De wagen van Klaas werd vol gelegd met doden. Kees werd al snel weggestuurd, door inmiddels ook toegestroomde landwachters, al wist hij wel te vertellen dat Klaas na een eerste macabere vracht een tweede platte wagen aankoppelde, en nu een dubbele vracht met doden ophaalde. Kees was de dagen erna een van de vele jeugdigen die op de wei- en bouwlanden hulzen verzamelde. De hulzen werden na een schot direct uitgeworpen uit het vliegtuig, en de landerijen lagen bezaaid met hulzen. Een ander die reed met doden was de 12-jarige Roelof Remmelt Zwartscholten, Toldijk 15. Zoiets bleef je altijd bij.....

Klaas Stoefzand bracht de doden op de twee wagens naar de danszaal van café Blok. Café Blok stond bij de spoorwegovergang in de weg van Hoogeveen naar Pesse, op de plaats van caravanbedrijf Hartgers. In de danszaal werden de lichamen on-derzocht op identiteit en persoonlijke bezittingen. Met afschuw werd geconstateerd dat sommige doden al beroofd waren van hun portefeuille en dat men vingers afgesneden had om ringen te stelen. Alvorens ze gekist werden, werden de laatste ringen en andere sieraden voor de familie verzameld. Ook de platte wagen achter de Sik werd vol gelegd met lichamen. Deze doden werden naar het Hoogeveense station gebracht, waar ze neergelegd werden in de 2de klas wachtkamer. Volgens Bertus de Visser lagen hier uiteindelijk zelfs 34 lichamen. Na kisting werden alle lichamen overgebracht naar de hal van Leo Mulder, waar later een champignonkwekerij in zat, aan de Hoogeveense

kant van het spoor. Daar hebben ze nog even gestaan, voordat ze overgebracht werden naar de plaatsen van herkomst. Niet één slachtoffer werd begraven op de Hoogeveense begraafplaats in het dorp Hoogeveen zelf. Ook dat was een reden waarom de ramp zelf uit beeld kwam. Was Trijntje Smand, de juffrouw van het Distributie Kantoor uit de Hoofdstraat, te Hoogeveen begraven geweest, dan was er nog regelmatig onderling tussen de bezoekers van de begraafplaats verteld wat voor verhaal er aan haar graf vast zat. Maar Trijntjes lichaam ging naar Nieuweroord. Na de lijkschouw en de kisting.

Tussen de lijken lag ook het lichaam van mevrouw Kamerling uit Den Haag. Haar reisgenote, mevrouw Kamman, was ongedeerd gebleven. Mevrouw Kamerling mistte haar rechtervoet. Die was eraf geschoten. Ze was doodgebloed, zo leek het. Ze reageerde niet meer, en werd op de boerenwagens afgevoerd. Tussen de lijken. Twee of drie dagen lag ze daar onder een laken, tussen de doden in zaal Blok. Toen werd ze gewassen door verloskundige zuster Rietema, die hielp bij het afleggen. Wat niemand verwacht had: ze begon te bewegen! Mevrouw Kamerling werd door de grafdelver van Hoogeveen naar het ziekenhuis gebracht. Van daaruit heeft ze nog maanden moeten revalideren in Hellendoorn. Maar ze kwam er gelukkig bovenop.

Arnold Douwes, één van de kopstukken rondom de hulp aan onderduikers in Nieuwlande en omstreken, stond op de dag van de treinbeschieting op het station te wachten op een zekere Lies. Hij schreef erover in zijn dagboek: *"Zaterdagavond, 5 augustus 1944. Wat een rottag vandaag. Ik ben naar Hoogeveen geweest om de eerste trein uit het zuiden op te wachten, waar Lies misschien in zou kunnen zitten. Ze was er niet. Toen moest ik wel in Hoogeveen blijven om nog meerdere treinen af te wachten. Kitty zou ook komen, volgens afspraak, dus heb ik de treinen uit het Noorden ook nagekeken. De hele voormiddag kwam er niets. Tussen de treinen door ging ik allerlei boodschappen doen. In 't ziekenhuis, bij 't Potlood, den Taai-taai-man, e.a. Bij Taai-taai heb ik gegeten; we zaten er met 23 man aan tafel. De trein van 12.30 uur naar Groningen was Hoogeveen juist gepasseerd, toen er een golf Amerikaanse jagers aankwam. De trein werd beschoten. Ik stond op een pershoop (?) in een weilandje en kon alles zien. Ook het station werd geraakt en een fabriekje vlak bij 't station, dat afbrandde. Er werd veel geschoten en heel laag gevlogen. Toen alles voorbij was, kwam er -zoals gebruikelijk- luchtalarm. Ik ben naar de beschoten trein gegaan. Twee wagons stonden te branden. Er waren veel doden, wel 40 meen ik.*

Alle wagons waren heel erg beschadigd, behalve die vlak achter de locomotief, maar daar had niemand in gezeten. Een trein uit Groningen bracht gewonden naar 't ziekenhuis in Hoogeveen. Ik heb voor veel overlevenden telegrammen voor hun familie naar het postkantoor gebracht. De Amerikanen hebben vermoedelijk gedacht, dat het een militaire trein was, want er zaten veel moffen in, die er uitgerend zijn. (De trein werd pas in zijn gehele lengte beschoten toen hij stilstond.) Ik ben nog even naar het ziekenhuis gegaan en sprak Zuster Zijlstra (Tinie), die het razend druk had met bloedtransfusies. Ik bood mijn bloed aan, het werd onderzocht maar was Groep A en ze moesten juist heel veel Groep B hebben. Pech gehad. Ik heb mijn wacht bij 't station weer ingenomen, maar Lies is niet gekomen. Later in de avond kwamen Ans en Frouke ook bij 't station om Kitty af te halen. De trein uit Groningen was 4 ½ uur te laat en kwam om 11 uur aan. Kitty was er niet, wel een paar oude tantes uit Uithuizermeden. Met deze troostprijzen gingen we naar Nieuwlande. Ik had een grondige pestbui."

Arnolds gedachte dat de Amerikanen van mening waren een militaire trein te besto-

ken, wordt gesteund door andere getuigen. Deze gaven tevens aan dat er vanaf de trein op de jagers geschoten werd. Behalve de boordkanonnen van de jagers hoorden ze het geluid van andere vuurwapens. Het moet de Amerikanen gesterkt hebben in hun gedachte dat het een militair transport betrof. Het ligt voor de hand te veronderstellen dat de jachtvliegtuigen als eerste de locomotief probeerden te vernietigen, en nadat dit gelukt was, en ze de schietende Duitsers ontwaarden, de rest van de trein aanviel. De trein stond stil ten noorden van een Duitse schietbaan, bij het Spaarbankbos, waar op dat moment geoefend werd. Het zullen deze soldaten zijn geweest, die dokter Van Twist vanaf de trein tegemoet kwamen fietsen. Ook deze aanvankelijk oefenende soldaten zullen op de vliegtuigen geschoten hebben. In het terrein rondom de treincoupés moet het, gezien van uit de positie van de Amerikaanse jachtvliegtuigen, een door elkaar krioelen zijn geweest van mensen in burgerkleding en Duitse uniformen. Al met al kan de conclusie getrokken worden dat het drama van 5 augustus 1944 te wijten is aan een samenloop van omstandigheden, met verschrikkelijke gevolgen.

Bij deze samenloop van omstandigheden speelden de vele Duitse uniformen rond de trein een cruciale rol. Waren dat wel Duitsers, die soldaten op de schietbaan en rond de trein, die op de Amerikaanse vliegtuigen schoten? Burgemeester Tjalma van Hoogeveen heeft op 25 juli 1947 voor het ministerie van oorlog een lijst gemaakt, met daarop de namen van alle onderdelen die in de periode '40-'45 in Hoogeveen gelegerd waren geweest. Van de twaalf op zijn lijst voorkomende Duitse legeronderdelen, was er op 5 augustus 1944 maar één aanwezig. Dit was het III Grenadiers Regiment I, Landwacht Nederland, dat van 22 juni 1944 tot april 1945 in Hoogeveen aanwezig was. *'Tot welke nationaliteiten behoorden deze troepen?'*, was één van de vragen op het in te vullen formulier. Burgemeester Tjalma noteerde bij genoemd regiment: 'Nederlanders onder Duitse leiding'. De vele Duitsers rondom de vernietigde trein, de groep die deels direct na de beschieting op de fiets naar Hoogeveen vertrok, die al schietende op de vliegtuigen de indruk opriepen dat men hier te doen had met een militaire trein, waren geen Duitsers, maar in Duitse krijgsdienst getreden Nederlanders. Als we dus moeten spreken van in totaal 44 doden ten gevolge van de treinbeschieting van Hoogeveen, hebben we het over zeker 34 en mogelijk zelfs 43 Nederlanders. Alleen van de 44^e, Anna Neumann, is het zeker dat het een Duitse was.

Het getal 43 werd meegenomen in ouder onderzoek. Inmiddels is er nog een 44^e dode via de bronnen geïdentificeerd. Los van de negen gesneuvelde Duitse militairen, die door ooggetuigen werden gezien, was er ook nog een Duitse vrouw. Lambertus Schelhaas, ambtenaar van de burgerlijke stand te Hoogeveen, moest alle personen waarvan zeker was dat ze een niet-natuurlijke dood waren gestorven, doorgeven aan de officier van justitie te Assen. Hij rapporteerde op 8 augustus 1944 Jan de Jong, Anna Margaretha Louisa Berghout en Anna Neumann. Ze waren alle drie toen al overleden in ziekenhuis Bethesda. Berend Molenaar werd later gemeld bij de officier van justitie. Alle vier waren ze slachtoffers van de treinbeschieting. Anna Neumann was geboren op 7 februari 1900, was Duitse, verbleef te Deventer en was wonend te Essen, Duitsland. De brief van Lambertus Schelhaas is het enige bewijs van haar overlijden, want er is geen overlijdensakte opgemaakt. Wonen in Essen, verblijven in Deventer en geen overlijdensakte, dat betekent dat ze in Duitse krijgsdienst was, in wat voor functie dan ook, of in het gezelschap van een Duitse officier mee was gekomen. Inmiddels is van haar bekend dat ze werkzaam was bij de Duitse posterijen, en zich bezighield met de post van de Duitse militairen in Nederland. Anna Neumann rust als Annie Neumann op de Duitse oorlogsbegraafplaats te Ysselsteyn. Het dodencijfer komt zo op 44, te weten 34 Nederlandse burgers, 1 Duitse vrouw en 9 onbekende Duitse soldaten, mogelijk

van Nederlandse afkomst. Er liggen in Duitse archieven nog flinke stapels papier. Er wordt gesproken over nog 500.000 personen, waarvan de overlijdensdatum en – plaats nog wordt ingevoerd in de Duitse digitale registers. Dat kan jaren duren. Mogelijk vinden we zo later nog namen van de onbekenden.

De ongelukstrein van 5 augustus zou nóg twee beschietingen meemaken, voordat de NS de wrakken van wat eens een trotse locomotief en sierlijke wagons geweest waren van de rails kon halen. In de morgen van de 6de augustus werd in Hoogeveen een locomotief op het baanvak gereden. Voorzichtig werd de doorzeefde ongelukstrein aangekoppeld en richting Hoogeveen getrokken. Even buiten Hoogeveen werden de trekkende locomotief en de doorzeefde ongelukstrein vanuit de lucht beschoten. Twee dagen later is het geheel weer opgehaald. Tot Meppel ging alles goed. Maar de trekkende locomotief en de ongelukstrein werden vlak voor Zwolle nog eens beschoten.

AANVALLEN VANAF NIJL

In de lucht is afstand relatief, als je te maken hebt met jachttoestellen die opereren met hoge snelheid. Ben Wierema was geboren in 1936 op de Johannahoeve te Nijl. Hem stond de aanval op de trein nog helder voor de geest en hij wist ook iets toe te voegen waar je niet direct bij stilstaat: het perspectief van afstand en draaipunten van de toestellen. Vandaar ook dat er zoveel mensen achteraf herinneringen hadden aan deze treinbeschieting, omdat ze zich dichtbij voelden, al waren ze ook vanaf de grond bekeken op afstand. De herinnering van Ben Wierema:

Ook vanuit de lucht was het terrein onoverzichtelijk. Vanwege de grote snelheid, de stoom uit de doorschoten stoomketel en het gevaar om boomtoppen te raken met het vliegtuig, moest er snel beslist worden in moeilijke situaties. De foto toont een vergelijkbare situatie, en is niet gemaakt aan de Wijsterseweg.





“Vanaf 1944 kwam de oorlog steeds dichterbij. Je zag hele zwermen vliegtuigen in formatie oostwaarts overvliegen, hoog in de lucht, de zon zag je schitteren op de vleugels. Rond deze formaties vlogen jachtvliegtuigen van de Duitsers en ook van de Geallieerden en regelmatig zag je aan een rookpluim, dat er een vliegtuig werd geraakt en naar beneden stortte. Soms probeerde de bemanning zich met een parachute te redden. In de hele omgeving zijn veel vliegtuigen neergestort. Veel benauwender voor ons waren echter de aanvallen op de trein Hoogeveen-Assen. Vanuit huis konden we dat heel duidelijk zien. In het open veld recht voor ons, zo’n drie kilometer van ons verwijderd, was er geen enkele bescherming. Wanneer daar een trein voorbijging werd die soms zo uit het niets aangevallen. Wij moesten dan direct de kelder in. Door een klein raampje konden wij dan zien, wat er gebeurde. Na een aanval op de trein draaiden die jachtvliegtuigen net voor ons huis. Dat ging met gierende, huilende motoren dat draaien. Dat vreselijke, angst-aanjagende geluid vergeet ik nooit meer. Dan ging het van onze kant weer in de aanval op de trein. Vanuit onze kelder kon je zien hoe mensen uit de trein sprongen en zich in veiligheid probeerden te brengen. Ook kon je de lichtflitsen zien, wanneer de trein geraakt werd. Net zo plotseling als de aanval begon, was die ook weer afgelopen. Enige tijd later zag je dan zien hoe de vernielde trein werd weggesleept.”

Ben sprak in zijn algemeenheid, maar lezen we wat hij vertelde, dan is dit één specifieke trein geweest. Andere treinen die kapotgeschoten weggesleept moesten worden, vernield ten oosten van Nuil, kennen we niet. En Nuil als draaipunt is ook relatief. Er werden ruime bochten genomen. Dat kon niet anders, met die snelheid. De toestellen vlogen langs Nuil en Pesse, en dan weer recht op de trein af. Daarna volgden de grote dodelijke kogels, hiernaast afgebeeld met daarbij een euro als vergelijkingsmateriaal.

WIE WAREN DE SCHUTTERS, EN WAAROM MOEST DIT ZO LOPEN?

“Toen vroegen we ons af of dat nu nodig was”, schreef de leerlingmachinist achteraf in een rapport, daarbij doelend op een aanval op een moment dat duidelijk was dat er geschoten werd op onschuldige burgers, al was het doel ook het vernietigen van een trein. Was één trein zoveel waard? Velen keken met verbijstering terug op die verschrikkelijke dag in augustus 1944. Het leed bleef niet beperkt tot die periode. Jaren later grepen mensen terug op deze gebeurtenis als er een beroep gedaan werd op een uitkering als oorlogsslachtoffer. Behalve de onbeschrijflijke indrukken van de doden, de angst en het verdriet van degenen die achterbleven, speelde de vraag waarom het zo moest lopen. De verwarrende ervaring dat de bevrijders, de mensen waar ze zo lang op gewacht hadden, plotseling zo’n

vernietigende keuze maakten, hield velen bezig. Als er ooit een antwoord was op het "waarom?" kon dat alleen gegeven worden door de leider van de vlucht Amerikaanse jagers, die op die prachtige augustusmiddag het bevel gaf te vuren op een mensenmenigte, om de trein daarachter te vernietigen. En het antwoord is er.....

Het Verenigd Koninkrijk was in die dagen de uitvalsbasis van de Eight United States Air Force, de achtste luchtmacht van de Verenigde Staten. De taken waren duidelijk verdeeld: nachtelijke aanvallen waren voor de Engelse bommenwerpers, overdag bombardeerden de Amerikanen Europese doelen. Er werden 5 augustus 1944 meerdere acties uitgevoerd. De Amerikanen brachten 34 bommenwerpers in de lucht van het type B-17 Vliegend Fort om lanceerinstallaties op Frans grondgebied bij het Nauw van Calais te vernietigen. Ze werden begeleid door 10 P-51 Mustang-jachtvliegtuigen. De grootste luchtvloot van die dag ging zoals gewoonlijk richting Duitsland. 1171 bommenwerpers, waarvan 641 van het type B-17 Vliegend Fort en 530 van het type B-24 Liberator werden afgestuurd naar doelen in de omgeving van Hannover, Maagdenburg en Brunswijk. Ze gooiden maar liefst 3220.6 ton bommen af, op olieraffinaderijen en opslagplaatsen, vliegvelden, vliegtuigfabrieken en fabrieken van vliegtuigmotoren, en een treinfabriek. Achtereenvolgens zagen doelen, aantal deelnemende bommenwerpers, bommenlast en resultaat er als volgt uit:

- Dollbergen (bij Hannover), olieraffinaderij, 72 B-17's, 245 ton H.E., zeer goed.
- Hannover/Langenhagen, vliegveld, 143 B-17's, 305 ton H.E. en 29 ton I.B., zeer goed.
- Nienburg, ondergrondse olieopslagplaats, 176 B-17's, 584 ton H.E., redelijk.
- Fallerleben, treinenfabriek, 85 B-24's, 242 ton H.E., zeer goed.
- Brunswijk (Querum), fabriek van vliegtuigmotoren, 98 B-24's, 171 ton H.E., 7 ton I.B., zeer goed.
- Brunswijk (Waggum), fabriek waar vliegtuigen werden geassembleerd, 65 B-24's, 114 ton H.E., 48 ton I.B., zeer goed.
- Brunswijk, treinenfabriek, 44 B-24's, 114 ton H.E., zeer goed.
- Brunswijk (Wilhelmator), fabriek van vliegtuigonderdelen, 69 B-24's, 38 ton H.E. en 123 ton I.B., zeer goed.
- Brunswijk (Neupetritor), fabriek van vliegtuigonderdelen, 30 B-24's, 18 ton H.E. en 56 ton I.B., zeer goed.
- Maagdenburg, wapenfabriek, 87 B-17's, 183 ton H.E., zeer goed.
- Maagdenburg (Neustadt), fabriek van vliegtuigmotoren, 93 B-17's, 117 ton H.E., 85 ton I.B., redelijk.
- Halberstadt, vliegveld, 70 B-24's, 129 ton H.E., 51 ton I.B., zeer goed
- Helmstedt, vliegveld, 14 B-17's, 34 ton H.E., resultaten niet gerapporteerd.

De bemanningen van de bommenwerpers konden met een gerust hart op huis aan, want de resultaten waren voortreffelijk. Bij de bommenlast duidt H.E. op explosieve bommen en I.B. op brandbommen. Bij terugkeer naar Engeland werd in Duitsland een waar inferno achtergelaten. Ze hadden maar weinig last van Duitse jagers. Alleen bij Maagdenburg. Wel was er intens en zuiver afweergeschut bij Brunswijk en wat minder intens maar wel zuiver van hetzelfde bij Hannover. Van de enorme luchtvloot gingen maar 13 toestellen verloren. 79 bemanningsleden waren vanaf die dag vermist (ze stierven bij de crash van hun vliegtuig, werden krijgsgevangen gemaakt of wisten aan de grond te komen en onder te duiken), 10 bemanningsleden kwamen gewond weer terug naar Engeland en aan boord waren tevens 15 doden. 189 bommenwerpers waren in meer of mindere mate beschadigd. Soms vroeg men zich af hoe een toestel nog thuis had weten te komen, gezien alle kogelgaten en motorbeschadiging. De bommenwerpers waren begeleid en beschermd door jagers, te weten 393 P-51

Mustangs, 183 P-47 Thunderbolts en 38 P-38 Lightnings. Daarvan kwamen 6 toestellen niet meer terug en hun piloten werden vermist. Het ging om 3 Mustangs, 2 Thunderbolts en 1 Lightning. 13 toestellen waren in meer of mindere mate beschadigd, met gevolg dat een piloot gewond was en er ook een overleed. Maar over het algemeen was de luchtvloot aan jagers er goed afgekomen. De oudste schriftelijke bronnen, het dagboek van Arnold Douwes en het Drents Dagblad, noemen de Amerikaanse luchtmacht als de aanvallers van de passagierstrein. Toen in de 90'er jaren van de 20ste eeuw getuigen werden gezocht en gevonden van deze treinramp, had men het soms over Amerikanen en soms over de RAF, maar wist men niet meer zo zeker om wie het ging. Dat is begrijpelijk, want 50 jaar na dato wil het geheugen nog wel eens problemen opleveren en ook in oorlogstijd werd dat allemaal al op één hoop gegooid. Het waren 'de Engelsen'. Gelukkig zijn deze schriftelijke bronnen duidelijk en wordt het partijdige verhaal van het Drents Dagblad wat betreft de concrete inhoud bevestigd door het dagboek van de verzetsman Arnold Douwes. Wat weten we dan zeker?

De ooggetuigen waren er allemaal zeker van dat het niet ging om jagers met een dubbele staart. De P-38 Lightnings vallen dus af. De getuigen spraken steeds van slanke jagers, en noemden ze soms Spitfires. Deze Spitfires, beroemd uit de Battle of Brittain, waren niet in Amerikaanse dienst. Voor wie niet al te goed thuis was in de vele nieuwe typen jachtvliegtuigen, kon een Mustang of Thunderbolt en de Spitfire onderling verward worden. Op basis van wat de getuigen over de vliegtuigen vertelden, gecombineerd met de gegevens uit de oudste Europese schriftelijke bronnen, moeten we dan ook concluderen dat de aanval van 5 augustus 1944 bij Hogeveen uitgevoerd werd door Amerikaanse jagers, van het type P-47 Thunderbolt of P-51 Mustang, want de Spitfires kwamen niet zo ver en deden niet aan grondaanvallen. Maar wie waren het precies, en waarom vielen er zoveel doden?

Het antwoord komt uit Amerikaanse bronnen. Wat wordt er in deze bronnen gemeld aan door de jachtvliegtuigen geclaimde overwinningen? Het overwicht in de lucht was zo groot, dat de jachtvliegers weinig hadden te doen. Ze konden hun aandacht dan ook volop richten op de vernietiging van gronddoelen, in de vorm van treinen (locomotieven, olievervoer over spoor, wagons), stafauto's van het Duitse leger en olieopslagplaatsen. Ze meldden na afloop van die dag onder meer 7 vernietigde en 19 beschadigde locomotieven en 2 vernietigde en 51 beschadigde wagons. Zo werden de verschrikkingen van 5 augustus 1944 uiteindelijk niet meer dan koele cijfers op het bureau van een hoge luchtmachtofficier. Maar het was oorlog en alle spoorwegverbindingen moesten vernietigd worden, omdat ze bruikbaar waren en ingezet werden voor de vijand. Eventuele burgerdoden, dat kon voorkomen.

Een voorlichtingsfilm van de achtste luchtmacht, ingesproken door de latere Amerikaanse president Ronald Reagan, maakt het heel koel duidelijk. De film bevat beelden van grondaanvallen, gemaakt vanuit de jagers, en laat zien hoe locomotieven exploderen. Alles wat reed hoorde bij de vijand, zo werd in de begeleidende tekst duidelijk gemaakt. De Amerikanen maakten vanuit de lucht geen enkel onderscheid tussen Nazi's en bewoners van bezette gebieden. Geen onderscheid dus tussen Nazi's en Nederlanders. Alles wat reed was vijand. Het wrange is, dat de aan de Wijsterseweg vernietigde trein een burgertrein was, met mensen in burgerkleding, zomerkleding, bloemenjurken voor de te vernietigen wagons..... Mensen die veel verwachtten van hun komende Amerikaanse en Britse bevrijders. Er werd dan misschien geen onderscheid gemaakt tussen Nazi's, legeronderdelen, legermateriaal en voor het leger te gebruiken burgermaterieel, maar het was zeer ongebruikelijk om op burgerdoelen te



P-47 Thunderbolts van het 61^e Fighter Squadron, speurend naar doelen, in de lucht en op de grond. Een dergelijke groep jagers viel 5 augustus 1944 de bewuste trein aan.

schieten. Alles werd reed werd beschoten, maar in het geval van burgertrains, werd voornamelijk de locomotief beschoten. Waarom werd aan de Wijsterse weg dan op burgers geschoten, mensen in zomerkleding, vrouwen in bloemenjurken, zoals de getuigen ons vertelden?

De piloten moeten ze hebben gezien en moeten hebben geweten dat ze ook onder hen dood en verderf zouden zaaien met hun aanval. Dit werd blijkbaar geaccepteerd, met het ene doel voor ogen: de vernietiging van de trein. Waarom?

“Secret”, “Geheim”, lezen we op het rapport dat geschreven is over het werk van de 8^{ste} Amerikaanse Luchtmacht gedurende augustus 1944. Een ander stempel geeft aan dat sinds 4 juni 1958 deze classificatie vervallen is, op last van de Chief of Staff van de USAF. Op de bladzijden over 5 augustus 1944 lezen we over de missies van de bommenwerpers en de jagers die hen begeleidden. We concentreren ons op de vermeldingen van vernielde treinen, met de bedoeling de eenheid te identificeren die de trein ten noorden van Hoogeveen onder vuur heeft genomen. Feitelijke informatie, heet van de naald, werd nog in augustus 1944 vastgelegd in het dagboek van Arnold Douwes. We weten door die tekst dat een stoomlocomotief en twee passagierswagens werden vernietigd en zes passagierswagens flink werden beschadigd. De negende wagen was wel geraakt, maar dat stelde niet veel voor. Wat vinden we terug over treinbeschietingen in de originele Amerikaanse rapporten?

Major Anderson leidde 54 P-51 Mustangs van de 20^{ste} Fighter Group. Een van deze jachtvliegtuigen beschoot drie treinen met tegen de 80 olie en vrachtwagens in Duitsland. De piloot liet een vuurzee achter, maar het was ver van Hoogeveen en het ging niet om een passagierstrein. Kolonel Blakeslee leidde de 47 P-51 Mustangs van de 4^e Fighter Group. De jagers claimden na die dag de beschieting en ernstige beschadiging van 9 locomotieven, 4 goederen wagons, 6 oliewagens, 2 olieopslagtanks en de beschadiging van 1 olieboortoren. De meeste treinen waren Duitse treinen, op Duits grondgebied. De beide olieopslagtanks en de olieboortoren stonden in de buurt van Coevorden, zo lezen we in de tekst. Het moet hier gaan om het veld van Schoone-

beek. Zeer interessant wordt dan: *“10 miles east of Meppel, a loco with goods wagons and oil cars strafed and damaged”*. Vertaling: *“10 mijl/16 kilometer ten oosten van Meppel, een locomotief met goederenwagons en oliewagens beschoten en beschadigd”*. Zover ten oosten van Meppel, zitten we al dicht bij Hoogeveen. Maar ‘Meppel’ was maar een vaag ijkpunt van een groep jachtvliegtuigen, die met een snelheid van enige honderden kilometers per uur over het Drentse landschap raasde. We kunnen er van uit gaan dat ‘The Eagles’, zoals de drie squadrons (334, 335 en 336) van de 4th Fighter Group werden genoemd, de schrik er in Zuid Drenthe goed in hebben gebracht, maar we missen daar een claim van passagierswagens. Er werd ook niets volledig vernield, de trein werd alleen beschadigd, en het ging om een goederentrein.

Ook deze eenheid valt dus niet te passen bij de gegevens van de dodelijke treinbeschieting bij Hoogeveen. Bekend is dat die dag een goederentrein werd beschoten in de gemeente Beilen, ten noorden van Hoogeveen. De loc was defect, en er waren geen gewonden. Van een beschoten trein op het traject Meppel-Hoogeveen is niets bekend. De bij Beilen beschoten goederentrein voldeed aan de beschrijving van “The Eagles”, maar hij reed op het traject Hoogeveen-Assen. Het moeten “The Eagles” zijn geweest, die de goederentrein bij Beilen hebben beschoten. Ongeveer gelijktijdig werd bij het station van Hoogeveen een locomotor, wisseldraden, telefoon en telegraaf stuk geschoten. Een schuur bij de aluminiumfabriek raakte in brand. Het werk van ‘The Eagles’ of van hetzelfde squadron als dat van de personentrein?

De 356th Fighter Group van Luitenant Kolonel Baccus beschoot die dag een stoomlocomotief met 10-12 wagens ten zuidoosten van Zwolle. De locomotief werd vernietigd. Deze trein reed niet in de omgeving van Hoogeveen, maar duidelijk ver daarvan, er waren teveel wagens, en die wagens werden niet vernield maar hooguit beschadigd. Ook dit gaat dus om een andere trein en een andere Fighter Group. Bekend is dat personentrein 1517 die dag werd beschoten tussen Hulshorst en Nunspeet. De locomotief raakte inderdaad defect. De locomotief van goederentrein 5487 werd voor de treinwagons gezet, en voerde de passagiers verder, na 110 minuten vertraging. De 356th Fighter Group valt voor deze claim dan ook te koppelen aan trein 1517.

De laatste treinbeschieting uit de omgeving werd geclaimd door de 56th Fighter Group, bijgenaamd ‘Zemke’s Wolfpack’, ‘Zemke’s Wolventroep’. De naam kreeg de eenheid door de leiding van commandant Zemke, een van de bekendste Amerikaanse piloten uit de Tweede Wereldoorlog. De eenheid bestond uit het 61th, 62th en het 63th Fighter Squadron. Het 63^e squadron beschoot 7 treinen, waarbij alle locomotieven beschadigd of vernietigd werden, dat was in ieder geval de inschatting van de piloten zelf, over het hele vlak Meppen (Duitsland) – Meppel – Deventer – Utrecht. Er werden ook nog tientallen auto’s beschoten door deze eenheid, maar niets wat wijst op betrokkenheid bij het drama ten noorden van Hoogeveen.

Het squadron zou ook nog het Hoogeveense station beschoten kunnen hebben, als men daar toevallig was op het moment dat “The Eagles” de trein bij Beilen beschoten, maar duidelijkheid daarover hebben we niet. Het 61^e squadron verliet de bommenwerpers die ze escorteerden om 13.22 uur Engelse tijd, 12.22 Nederlandse tijd. De eenheid zocht de grond af, en beschoot volgens een gespecificeerde opgave drie trucks in de buurt van Amersfoort, en een passagierstrein ten noordoosten van Zwolle. Van de trein werden de locomotief en twee passagierswagens vernietigd, en zes passagierswagens beschadigd. Dit is precies wat we vinden in het dagboek van Arnold Douwes!

*Het embleem van de 56th
Fighter Group, Zemke's
Wolfpack.*



*Hier onder: Het embleem van
de Eight Airforce, de
luchtmacht van de Verenigde
Staten in Europa., waar de 56th
Fighter Group deel van
uitmaakte.*



*Het embleem van het 61th
Fighter Squadron, de eenheid
die de passagierstrein bij
Hoogeveen vernietigde,
onderdeel van de 56th Fighter
Group. Op de romp van deze
jachtvliegtuigen stond
standaard de letters HV.
Toeval? Dit werd vroeger ook
wel gebruikt als afkorting van
Hooge Veen.....*



Een samenvattende tekst uit het rapport van het 61ste Fighter Squadron luidt:

“Two flights strafed train 10 miles N.E. Zwolle headed south. Loco and 2 cars destroyed, damage to remaining cars. Accurate Flak from train.”

Twee flights, dat is acht vliegtuigen, beschoten een trein ongeveer 16 kilometer ten noordoosten van Zwolle, met de kop naar het zuiden. De locomotief en twee wagens werden vernietigd, de andere wagens (6 stuks zegt een specificering) werden beschadigd. Nauwkeurig afweergeschut van de trein. Wat zeiden de overlevenden van de ramptrain? De ooggetuigen van de dodelijke treinbeschieting bij Hoogeveen noemen verschillende aantallen jachtvliegtuigen, maar het waren er steeds meer dan in één flight opereerden en nooit zoveel dat drie flights in aanmerking zouden kunnen komen, zodat twee flights voor de hand ligt. De trein stond in het gebied ten noordoosten van Zwolle, dat klopt ook. De vernielde locomotief, de vernielde passagierswagens en de beschadigde wagens kloppen. Wat niet klopt, is de afstand vanaf Zwolle. Het was hemelsbreed zeker geen 16 kilometer, maar meer dan het dubbele.

Afstand was echter vanuit de lucht moeilijk exact in te schatten, en is steeds bij benadering, zoals we ook zagen ten aanzien van de bij Beilen beschoten trein. Daar komt nog bij dat de treinen vanuit Zwolle eerst noordwaarts gaan, en pas na Meppel oostwaarts, zodat een treinbeschieting ten noordoosten van Zwolle in de omgeving van of ten noorden van Hoogeveen plaatsgehad moet hebben. Wat helemaal niet klopt, is de vermelding dat de trein met de kop naar het zuiden stond. Dat moet een vergissing zijn geweest. Het ging allemaal snel, pijlsnel, en vanuit de lucht leek alles op elkaar. Op de grond waren de details duidelijk. Vanuit de lucht ging het om de grote lijnen. De doden waren voor de 61th Fighter Group niet te controleren en ‘collateral damage’.

Vandaar dat we er zeker van kunnen zijn dat het hier gaat om stoomtrein 3798 van de NS en de dodelijke treinbeschieting ten noorden van Hoogeveen. Zo zijn we ook zeker van de aanvallers. Daar komt nog bij dat – als we zouden veronderstellen dat het niet deze eenheid was – we een nog veel groter probleem hebben. In dat geval zouden we zitten met een feitelijk beschoten en vernietigde trein bij Hoogeveen, waarover helemaal niets in de Amerikaanse rapporten te vinden zou zijn, en een tweede vernietigde trein op het treintraject ten noorden van Zwolle en ten oosten van Meppel, geclaimd door een Amerikaans squadron in een officieel rapport, waarvan helemaal niets bekend is. Geen vernielde trein, geen ooggetuigen en geen doden. Er zijn publicaties geweest over de spoorwegen in de Tweede Wereldoorlog, met opgaves van treinbeschietingen per datum. Daarin wordt slechts één dodelijke treinbeschieting in Drenthe gemeld op 5 augustus 1944. In de toenmalige Duitsgezinde pers, het Drents Dagblad, is slechts één vernietigde trein genoemd op die datum.

Ook uit ander lokaal historisch onderzoek rondom de spoorwegen in en rond Hoogeveen, of ten aanzien van de Drentse dorpen en gemeenten, is geen tweede vernielde trein naar voren gekomen. De gevolgen van de beschietingen waren zodanig, dat dit dan toch op zijn minst bij de bevolking bekend moest zijn geweest, als er een tweede trein vernietigd was op die dag in dezelfde provincie, op het zelfde treintraject als waar de trein gereden had die ten noorden van Hoogeveen is kapot geschoten. De conclusie moet dan ook zijn dat er geen twee kapot geschoten treinen zijn geweest. De door het 61^{ste} Fighter Squadron geclaimde trein was de trein die ten noorden van Hoogeveen onder vuur werd genomen, met alle verschrikkelijke gevolgen van dien. Identificatie van de aanvallende vliegtuigen is zo een zaak van opsommen en wegstrepen.



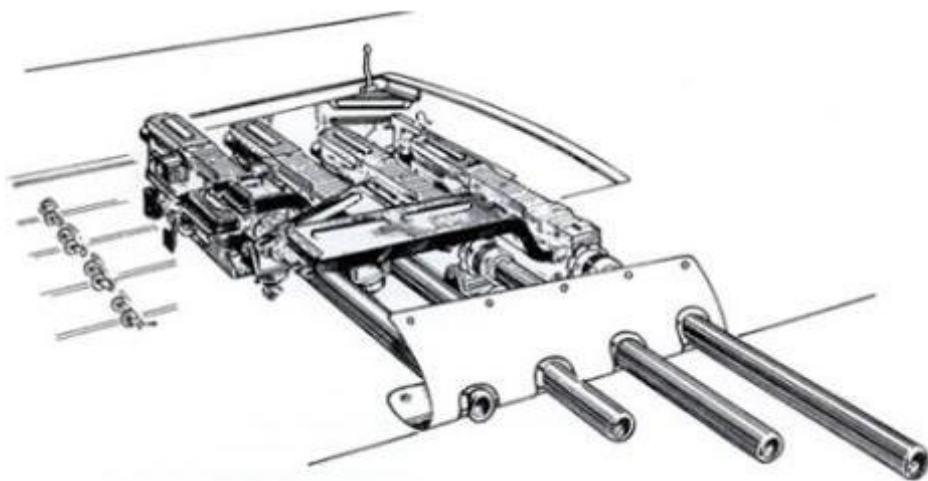
Een P-47 Thunderbolt van het 61^e Fighter Squadron.

Dat de gegevens in het Amerikaanse rapport niet allemaal feitelijk zijn, blijkt ook uit de opmerking dat er vanaf de trein geschoten werd met nauwkeurig afweergeschut. Ooggetuigen vertelden dat de trein absoluut niet bewapend was. Het was een burger trein, zonder militaire functie, ongewapend. Maar wel een burger trein die tevens een groep militairen meevoerde, en die tot stilstand kwam bij een militair schietterrein. Militairen waren aan het oefenen in het bosje ten noorden van het pand Wijsterseweg 147, zo wisten mensen uit de buurt te vertellen. De oefenende soldaten vuurden op de jagers, de Amerikanen dachten dat ze met Flak, afweergeschut, werden aangevallen, en gaven de burger trein de volle laag. Los hiervan is het bekend dat bij het Spaarbankbos, ten zuiden van de trein, eveneens een schietbaan was, en dat bij dit bos echt afweergeschut stond. Al deze schutters kunnen op de vliegtuigen hebben geschoten.

Een deel van hen deed dat ook inderdaad, met gevolg dat er sprake was van een dodelijke verwarring. Dat ze Amerikanen dachten dat er met afweergeschut vanaf de trein werd geschoten, is niet verwonderlijk. Het gebeurde soms dat op burger treinen een wagon met afweergeschut werd aangekoppeld. De Amerikaanse jachtvliegtuigen vielen de trein aan vanuit het noordwesten, en scheerden met grote snelheid over de trein. Het geschut op de schietbaan bij het spaarbankbos schoot noordwaarts, in de richting van de trein. De jachtvliegtuigen werden dan ook beschoten door geschut, waarvan de kogels uit de richting van de trein kwamen. Snelheid deed afstand vervagen en op deze relatief kleine afstanden was vanuit de lucht het onderscheid niet meer te maken.



De vliegtuigen waarmee de aanval werd uitgevoerd waren bewapend met 8 Browning-mitrailleurs. Vier in iedere vleugel, iets schuin naast elkaar gemonteerd, zodat de banden met munitie elkaar niet in de weg zaten. De mitrailleurs schoten met .50 munitie. Dat is $\frac{1}{2}$ inch, oftewel 12,7 millimeter wat betreft de doorsnede van de kogel. Op de foto wordt munitie bijgevuld.



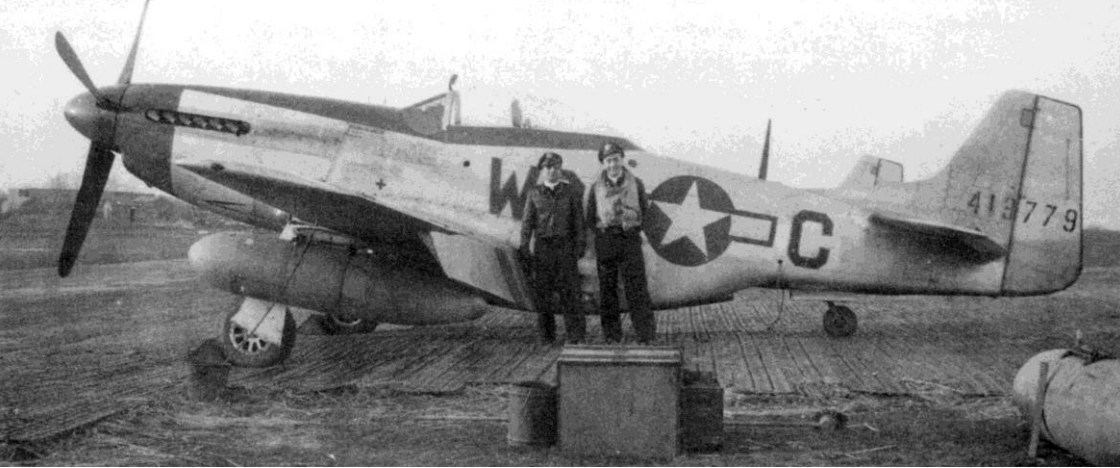
Zo hebben we tevens een verklaring voor het feit dat de Amerikaanse jagers een ongewapende burger trein vernietigden. Meestal werd alleen de locomotief kapot geschoten. De trein die 5 augustus 1944 ten noorden van Hoogeveen vernietigd werd, met als gevolg zeker 44 doden (mogelijk meer), en een veelvoud aan gewonden en getraumatiseerden, werd vernietigd omdat hij tot stilstand kwam bij een schietterrein, en de soldaten op de jagers begonnen te vuren. Hiermee hebben we het antwoord gevonden op de vraag waarom dit zo heeft kunnen gebeuren. In het vuur van de strijd was voor de Amerikanen niet te constateren of ze te doen hadden met een met afweergeschut bewapende trein, of schutters verderop. Er werd een snelle maar dodelijke conclusie getrokken: er werd geschoten vanaf de trein. Het vermeende Flak, afweergeschut, dat ook nog zo zuiver was, maakte dat de hele trein een militair object werd. Na de locomotief, moest dan ook de hele trein worden vernietigd.

Eigenlijk zien we een gigantisch drama voor onze ogen voltrekken. We zien een trein precies op de verkeerde plaats tot stilstand komen. Ten noorden van de schietbaan. Een golf jachtvliegtuigen vanuit het noordwesten beschiet en vernietigd de locomotief. Vanaf de schietbaan worden de jagers beschoten. De kogels komen voor de Amerikanen vanuit de richting van de trein. De piloten zijn vanuit hun positie niet in staat om een zuivere inschatting te maken. Bij hen bestaat de indruk dat er vanaf de trein geschoten wordt met afweergeschut. De jachtvliegtuigen vallen nu de hele trein aan. Zo vernietigen ze een burger trein, die ze onder andere omstandigheden ongemoeid hadden gelaten.

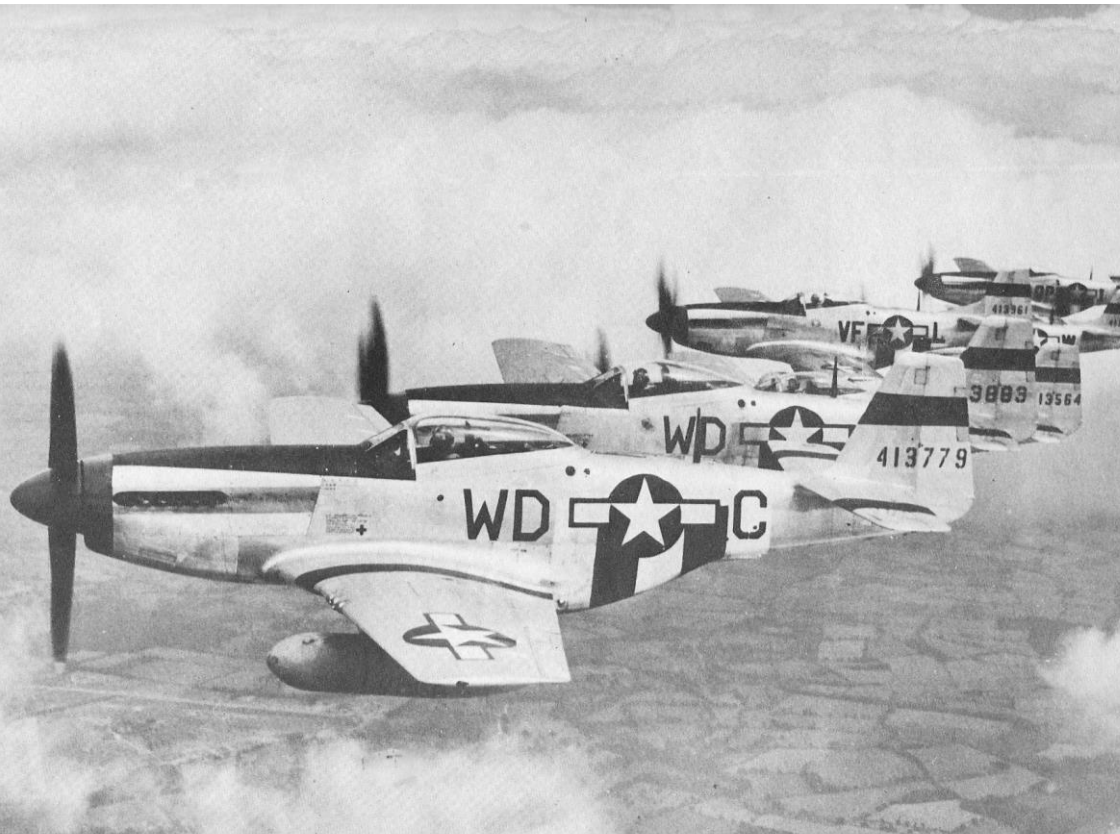
Als de trein een kilometer door was gereden, was er niets aan de hand geweest, behalve dan dat de locomotief kapot was geweest. Maar de trein reed niet door. En wat er toen gebeurde, zullen de soldaten niet hebben beseft, toen ze op de vliegtuigen schoten, en zullen de Amerikanen niet hebben gewild, als ze beseft hadden dat ze niet vanaf de trein werden beschoten. De treinbeschieting ten noorden van Hoogeveen is een voorbeeld van hoe door omstandigheden iets helemaal fout af kan lopen, wat eigenlijk niet had moeten of hoeven gebeuren, simpel door een verkeerde inschatting van de situatie door soldaten van beide zijden. Het ge-volg: een ramp zonder winnaars, alleen maar verliezers.

Voor het Amerikaanse 61^e Fighter Squadron, onder leiding van majoor Gordon Baker, die deze dag ook zelf meevloog, waren er drie momenten om beslissingen te nemen: 1. het aanvallen van de locomotief. Een volkomen logische beslissing, onder de toenmalige omstandigheden. 2. het aanvallen van de treinstellen, toen men de (foutieve) indruk had gekregen dat het ging om een voor militaire doeleinden gebruikte trein. Ook dit is onder de toenmalige omstandigheden begrijpelijk, al blijft het gaan om een foutieve inschatting. 3. het blijven schieten op de trein, in de daarop volgende aanvalsgolven, toen de piloten de vele burgers en vrouwen in bloemetjesjurken moeten hebben gezien, en zagen hoe ze burgers neerschoten.

Dit wordt misschien begrijpelijk als we uitgaan van het automatisme van aanval op aanval, tot alles vernietigd was, zoals men ook aan de slag ging bij militaire treinen. Maar het blijft een vreselijk drama en een vreselijke opeenvolging van dramatische beslissingen. Dit alles is geen beschuldiging aan het adres van de Amerikaanse piloten. Het was oorlog. In oorlog worden foute inschattingen gemaakt. Tot en met het beschieten van de eigen troepen aan toe. De dodelijke beschieting ten noorden van Hoogeveen was zo'n vreselijke dramatische beslissing, die niemand gewild zou hebben, als alle feiten bekend waren geweest.



We lazen hiervoor dat op 5 augustus 1944 ook een andere eenheid jachtvliegtuigen in Drenthe actief was, inclusief bij het station te Hoogeveen: de 4th Fighter Group. De 4th Fighter Group was van 1 april 1943 tot 25 februari 1944 eveneens uitgerust met de P-47 Thunderbolt. Nadien had deze Fighter Group voor de drie squadrons (334th, 335th en 336th Fighter Squadrons) de beschikking over de P-51D Mustang. Op 5 augustus 1944 stond de Fighter Group onder leiding van Lt. Col. Clairborne H. Kinnard Jr. De eenheid opereerde vanaf de RAF-basis Debden. Ze werden bekend als 'The Eagles', de Adelaars. Op de foto's hier de Mustangs, waar ze op 5 augustus 1944 mee vlogen



DE DODEN EN ZWAAR GEWONDEN

Omdat de treinbeschieting toentertijd plaatsvond in de gemeente Ruinen, waren het de marechassees van Ruinen die een kort verslag daarvan uitbrachten, en werden ook de doden aldaar ingeschreven. De burgemeester van Ruinen nam de treinbeschieting op in zijn 'Maandrapport betreffende politionele aangelegenheden'. Onder het kopje 'luchtbescherming' lezen we in het maandrapport van de 16de augustus 1944: *"Op 5 augustus 1944 werd te Stuifzand onder deze gemeente een personen-trein beschoten, ten gevolge waarvan 27 personen direct gedood en 33 personen direct zwaar gewond werden. Nadien zijn nog 7 personen overleden aan de bekomen verwondingen. De gehele groep van de Marechasse Ruinen en veel van de afdeling Hoogeveen waren ter plaatse."* Deze beknopte verslaglegging is de basis voor de dodenlijst. We weten dat we wat betreft de namen van de gedode burgers op zoek zullen moeten naar: 27+7=34 burgers. De negen Duitse militairen (waaronder in Duitse krijgsdienst getreden Nederlanders) die bij de aanval gedood zijn, zijn door de Duitsers (= onder meer Nederlanders in Duitse krijgsdienst) zelf afgevoerd, zonder dat daar plaatselijk iets van werd geregistreerd.

Op dinsdag 8 augustus kwam onderluitenant der marechasse Klaas Soer met een volledige lijst met gegevens bij de ambtenaar van de Ruiner burgerlijke stand, om samen met hem 27 overlijdensaktes op te maken. Al deze mensen waren, volgens de akten, overleden om 14.00 uur op 5 augustus 1944 in de gemeente Ruinen. De treinbeschieting was enkele minuten over 13.00 uur. Soer wist blijkbaar niet wie exact bij de eerste kogels was gestorven, en wie later, toen in de chaos rond de trein overal mensen probeerden te helpen, en overal mensen stierven. Het tijdstip 14.00 uur voor de eerste 27 doden van de lijst, is dan ook niet meer dan het moment waarop de dood officieel vastgesteld kon worden. Het was deze tijd die in de akten kwam, omdat de akten nu eenmaal vroegen om een tijdstip van overlijden. Toen omstreeks 14.00 uur alles rustig was rond de trein, en de doden geteld konden worden, werd voor het eerst officieel vastgesteld dat men overleden was, en hoeveel mensen er overleden waren. Historisch gezien zegt het tijdstip in dit geval vooral dat wij hier daadwerkelijk van doen hebben met slachtoffers van de treinbeschieting. Als 27 mensen om dezelfde tijd zijn overleden, in een kleine gemeente als Ruinen, terwijl er ook 27 mensen volgens een politierapport bij een treinbeschieting in deze gemeente omkwamen, is een andere conclusie onmogelijk. Als er in overzichten en publicaties van na de oorlog over een treinbeschieting bij Hoogeveen om 14.00 uur wordt gesproken, dan zal deze onjuiste tijd terug gaan op de overlijdensakten van de gemeente Ruinen.

Dan blijven er nog 8 mensen over. Bekend is dat rondom de plaats van de treinbeschieting diverse auto's werden gevorderd, om daarmee de vele nog levende slachtoffers naar een ziekenhuis te kunnen brengen. Er waren drie ziekenhuizen op redelijke afstand bereikbaar, waarvan we mogen aannemen dat geen van beide berekend was op een toestroom van alle gewonden, zodat het voor de hand ligt dat al deze ziekenhuizen gewonden ingezonden kregen. Het waren de ziekenhuizen van Hoogeveen (Bethesda, aan de Schutstraat), Assen (Oosterstraat) en Meppel. Volgens overleveringen en de beschikbare gegevens werden de gewonden opgevangen in deze ziekenhuizen. De laatste acht personen moeten daar zijn overleden. De overlijdensakten van Hoogeveen zijn soms voorzien van kanttekeningen, waaruit bijzonderheden rondom het overlijden naar voren komen. Ook zijn er bij enkele overleden personen familierelaties met de 27 doden van Ruinen aantoonbaar. Hierdoor zijn in Hoogeveen drie doden al snel gevonden: mevrouw Berghout, Jan de Jong en Berend Molenaar.



Niessien Haaijer, links, en haar echtgenote landbouwer Freerk Evenga. Beiden stierven jong. Niessien werd geboren op 4 augustus 1909 in Wedde, als dochter van Jan Haaijer en Trijntje Veninga. Ze overleed 7 september 1941 in Zuidbroek, aan kanker, 32 jaar oud, en werd 11 september 1941 te Wedde begraven. Freerk werd 5 augustus 1944 dodelijk gewond, en stierf in Assen, ten gevolge van de treinbeschieting. Ze waren getrouwd op 13 mei 1935. Ze hadden drie kleine kinderen.

Hun overlijden ten gevolge van de treinbeschieting wordt bevestigd door briefwisselingen uit 1944 door de gemeente Hoogeveen met de officier van justitie in Assen. Daarin werd ook Anna Neumann genoemd. Blijven er nog 4 slachtoffers over.

De overlijdensakten van Assen, waar de laatste vier gestorven moeten zijn, hebben geen bijzondere kanttekeningen. Wel zijn er uit 1944 verklaringen van overlijden, afgegeven door artsen, bewaard gebleven. Freerk Evenga stierf daar op 5 augustus, met als doodsoorzaak: *“Schotwond door hersenschedel (Treinbeschieting)”*. Een akte van doodsschouw van dezelfde Freerk Evenga meldt: *“Schotwond in kruin achter van het achterhoofd”*. Johannes Olijslager overleed die dag vanwege een *“totaal verbrijzeld bovenbeen rechts, met verbloeden (doodgebloed)”*. Op 7 augustus stierf Cornelis Oosterom vanwege: *“Gasgangreen na amputatie. Schotwond linker onderbeen”*. Het ziektebeeld duidt op een gebeurtenis, die enige dagen daarvoor plaatsvond, anders was er nog geen sprake van gangreen. Op 10 augustus stierf Gunster Berend Timmer: *“Schotwond door blaas en rectum”*. Na aftrek van de drie doden van Hoogeveen, zoeken we nog vier namen van slachtoffers, overleden tussen het moment van de beschieting en de datum van het politierapport uit de gemeente Ruinen. Alle overlijdensakten van Assen, en alle daarbij behorende verklaringen rondom de doodsoorzaak zijn doorgenomen. Tussen 5 en 16 augustus stierven precies vier personen in

Assen door ernstig letsel. Drie daarvan hadden schotwonden. Een vierde verbloedde op 5 augustus door iets wat, gezien de datum van verbloeden, die dag nog voorgevallen moet zijn. Deze vier personen kunnen niet anders zijn dan de vier laatste dodelijke burgerslachtoffers van de treinbeschieting van Zwarte Zaterdag. Van Freerk Evenga is dat later ook bevestigd door zijn familie. Voor de doden was het leed geleden. Voor de zwaar gewonden was nog een lange weg te gaan.

Voor Gerritjen Hiele werd deze 5^e augustus het begin van een lange lijdensweg. Ze overleefde, het ging net goed, maar herstel duurde lang. Gerritjen Hiele en haar man Gerrit de Jong ontvluchtten Rotterdam vanwege de aanstaande hongervinter. Alles was toen al karig, of niet meer te krijgen, in het stedelijke gebied. Bij familie in Groningen was nog voedsel. Hun zoon van 11 ging mee. Een oudere kind bleef achter bij familie in Rotterdam.. Gerrit en hun zoon waren nog in de trein, toen de beschieting begon. Gerrit stond op om te zien wat er gaande was. In de deuropening van de trein werd hij getroffen. Gerritjen en hun zoon zagen het gebeuren. Gerritjen rende naar haar man, en werd eveneens getroffen. Hun zoon van 11 vluchtte door het raam van de treincoupé. Hij was later een paar dagen uit zijn herinneringen kwijt. Het kind werd door het Rode Kruis naar de familie in Groningen gebracht. Gerritjen Hiele werd zwaar gewond in een open vrachtwagen naar een ziekenhuis gebracht, waar haar arm moest worden geamputeerd. Noch Gerritjen, noch haar zoon waren erbij toen Gerrit de Jong werd begraven. De oom in Groningen, waar ze naar toe zouden, heeft Gerrit de Jong moeten identificeren. Gerritjen Hiele heeft een jaar in het ziekenhuis gelegen. Pas na de bevrijding keerde ze met haar zoon terug naar Rotterdam.

Ambtenaren zijn niet zo gewend om te praten over vertrouwelijke zaken. En dat moet ook niet. Maar als er dan ineens helderheid lijkt te komen, over vragen waar ze zelf niet goed uit gekomen zijn, dan wordt dat soms anders. Toen de eerste publicaties verschenen over de treinbeschieting van 5 augustus 1944 verbrak iemand het zwijgen, omdat hij iets op zijn hart had, dat hij graag kwijt wilde. Vele jaren na de Tweede Wereldoorlog kreeg de gemeente Hoogeveen nog verzoeken van mensen om bevestiging van het leed dat ze na de treinbeschieting hadden geleden. Ze waren ogenschijnlijk hersteld, maar bleken of lichamelijk letsel te hebben, of geestelijke trauma's te hebben opgelopen, waardoor het hen onmogelijk werd om werk te verrichten. Voor een uitkering was het van belang dat hun verhaal werd getoetst. Vervolgens gingen er verzoeken naar de gemeente Hoogeveen. Kon bevestigd worden dat daar een trein was beschoten, dat er veel doden waren gevallen en veel gewonden waren geweest? De antwoorden waren stelselmatig ontkennend. Op het gemeentehuis van Hoogeveen was dit niet bekend. Hoeveel verdriet dit antwoord ook gaf, hoezeer mensen hierdoor ook in moeilijkheden kwamen, omdat er geen uitkering werd uitgekeerd, en hoe overtuigend de verhalen van de slachtoffers ook waren, de gemeente wist echt van niets. Men realiseerde zich niet dat alles had plaatsgevonden op het grondgebied van de toenmalige gemeente Ruinen. Daar lagen overlijdensakten. Daar kon het hele verhaal bevestigd worden. Maar daar werden de vragen niet gesteld. Omdat men kort voor de beschieting van het station van Hoogeveen was vertrokken. Omdat men ervan overtuigd was dat het in de gemeente Hoogeveen was gebeurd.

BETHESDA EN ANDERE HULPVERLENINGSDIENSTEN RAPPORTAGE VAN DE EVALUATIE VAN 11 AUGUSTUS 1944

Zuster Tinie Zijlstra was een dochter van Bouwe Zijlstra, en was net als haar vader bij het verzet betrokken. Ze herinnerde zich de treinbeschieting alleen wat betreft de

chaos die dit opleverde voor het ziekenhuis van Hoogeveen. Het ziekenhuis was niet berekend op een dergelijke ramp. Met 33 zwaar gewonden, 80 mensen met diverse soorten ernstige verwondingen en 28 lichtgewonden, werd het ziekenhuis van Hoogeveen gewoon overstromd met hulpvragen. Al snel lagen overal gewonden, op de bedden, maar ook op de vloeren in de ziekenkamers en op de vloer in de gang. Alle gewonden hadden verwondingen, zodat er overal bloed lag, door het hele ziekenhuis. Voor het amputeren van als verloren beschouwde ledematen ging men al niet meer naar een operatiekamer. Dat gebeurde ook op de vloer in de hal van het ziekenhuis. Iedereen die ingezet kon worden, werd ook ingezet. Maar nog was het niet genoeg. De streekziekenhuizen van Assen en Meppel moesten ingezet worden om de mensen op te vangen, want het Hoogeveense ziekenhuis Bethesda was een dermate treurig Huis der Smarten geworden, dat men niemand meer op kon nemen.

Dokter Oosterhuis van ziekenhuis Bethesda bestreed dit trouwens. Het ziekenhuis was niet vol. Hij wist niet waar dat verhaal vandaan kwam. Hij heeft verslag gedaan van Bethesda's bijdrage in het opvangen van gewonden van deze oorlogshandeling, in de medische evaluatie van 11 augustus 1944. Er is een verslag gemaakt van deze vergadering. Aanwezig waren de doctoren R.K.Brouwer, W.L.F. Duymaer van Twist, P.Kooyman, J.W.Oosterhuis en J.W.A. van der Wal. Samen vormden ze de Medische Luchtbeschermingsdienst, waarin ook het Roode Kruis, afdeling Hoogeveen, vertegenwoordigd was. Voorzitter was de heer M.M. Schipper, hoofd van de luchtbeschermingsdienst en directeur van de ambachtsschool. Secretaris was N.Bosma. Het is 11 augustus 1944, 19.30 uur. We luisteren mee:

“De voorzitter opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom. Hij zegt dat deze vergadering is bijeengeroepen met het doel de bespreking van de ramp, welke zich op 5 augustus jl. heeft voorgedaan ten gevolge van de beschieting door vliegtuigen van een personentrein, tussen Hoogeveen en Beilen, nabij wachtpost 18, om uit deze bespreking de lessen voor de toekomst te trekken.

Vervolgens geeft hij een kort overzicht van de feiten, welke zich hebben voorgedaan en de maatregelen, welke zijn getroffen. Op zaterdag 5 augustus 1944 omstreeks 14 uur werd het sein ‘Luchtalarm’ gegeven, daar meerdere vliegtuigen het station Hoogeveen en omgeving beschoten. Onmiddellijk telefoneerde hij de stationschef, die op dat moment nog geen gegevens kon verstrekken van hetgeen was voorgevallen, daar de beschieting nog steeds voortduurde. Kort hierop werd brand geconstateerd in een schuurtje van de aluminiumfabriek, nabij het station gelegen. hierop werd de brandweer gealarmeerd, welke uitrukke. Even later meldde de stationschef dat de personentrein, welke om 12.30 uur te Hoogeveen aankomt, in de richting Beilen, nabij wachtpost 18 was beschoten. Hij wist nog niet of er slachtoffers waren gevallen.

Hierop werd de ploeg van de transportcolonne, welke verzameld was in de Beatrixstichting uitgezonden, spoedig gevolgd door de ploeg Raadhuisplein. Tevens werd de enige ter beschikking staande ziekenauto naar de plaats van de ramp gezonden en de directeur van het ziekenhuis Bethesda werd met het voorgevallene in kennis gesteld. Spreker begaf zich na om plm. 3 uur signaal luchtalarm geëindigd gegeven te hebben, naar de plaats van de ramp. Nadat hij had gezien dat plm. 27 doden en plm. 50 gewonden zeer verspreid over het terrein lagen, bleek hem de grote moeilijkheid: het transport der slachtoffers. De eertijds ter beschikking van de luchtbeschermingsdienst staande transportauto was, ondanks herhaald protest, door de Duitse weermacht gevorderd. Er was enkel de beschikking over de ziekenauto, welke 1 patiënt tegelijk

kon vervoeren en verder enige wagens op luchtbanden en transportfietsen, zodat deze middelen zeer onvoldoende waren. Een gelukkige omstandigheid was, dat de personeel-trein, welke uit de richting Groningen naderde, kon worden aangehouden, waarna aan de hoofd-conducteur opdracht werd gegeven te wachten totdat de gewonden in deze trein waren gebracht.

Daarna begaf hij zich naar Hoogeveen om ter plaatse het transport te regelen van station naar ziekenhuis. De burgerij werkte zeer bereidwillig mee, zodat, toen de trein met gewonden binnenkwam, voldoende transportmateriaal aan het station aanwezig was. Daar inmiddels vanuit het ziekenhuis de mededeling was ontvangen dat hier wegens plaatsgebrek geen gewonden meer konden worden opgenomen, werden de overblijvende patiënten per trein vervoerd naar het ziekenhuis te Meppel.

Dr. Van der Wal geeft hierna zijn druk van de gebeurtenissen weer. Daar hij bij het sein 'luchtalarm' eerst zelf dekking moest zoeken tegen de rondvliegende kogels en zich daarna direct naar het station heeft begeven om hier te zien of er hulp nodig was, kwam hij even later op het terrein van de ramp aan, waar hij constateerde dat er op dat ogenblik reeds 27 doden waren en veel meer gewonden. Nadat de eerste hulp aan de slachtoffers was verleend en de doden bijeengebracht waren, heeft hij, daar hij al spoedig vernomen had dat het ziekenhuis te Hoogeveen geen patiënten meer kon opnemen, opdracht gegeven, dat de overblijvende gewonden in de trein werden gebracht. Zo werden er een 20-tal gewonden in de trein gebracht om verder naar Meppel vervoerd te worden. ook werden nog 6 gewonden naar het ziekenhuis in Assen vervoerd. Na het gewondentransport werd het terrein door leden van het Rode Kruis en de politie nauwkeurig afgezocht naar verdere slachtoffers. De doden bleven voorlopig op het terrein onder politiebewaking achter.

Hij ging daarna terug naar Hoogeveen, waar hij aan het station alles voor het verder vervoer in gereedheid vond. Hier werden nog 3 zwaargewonden uitgeladen, die de reis naar Meppel bezwaarlijk konden volbrengen. Hij overtuigde zich dat het ziekenhuis te Meppel van het gebeurde op de hoogte was. In de trein bevonden zich een college en enige verpleegsters, die verder de zorg voor de slachtoffers op zich namen. Over het algemeen is hij zeer tevreden over de gang van zaken. Hij stelt aan dr. Oosterhuis de vraag of er geen zusters uit het ziekenhuis konden worden beschikbaar gesteld, daar op het terrein van de ramp dringend behoefte was aan goede hulp. Dr. Oosterhuis antwoordt dat hij deze vraag bij het uitbrengen van zijn verslag zal behandelen. Des avonds heeft Dr. Van der Wal de lijkschouw verricht over de doden, die inmiddels op een wagen naar een lokaal nabij het station gelegen, waren vervoerd. Verder merkt hij nog op dat de wonden welke de slachtoffers hadden alle zeer groot en dat de lichaamsweefsels door de uitwerking der kogels erg vernield waren. De politie heeft bij de gebeurtenis goed werk verricht en is de gehele nacht bezig geweest om de diverse families in kennis te stellen.

Dr. Oosterhuis deelt mede dat, nadat hij van het voorgevallene in kennis was gesteld, hij terstond alle maatregelen heeft getroffen om het ziekenhuis voor de ontvangst van de gewonden in gereedheid te brengen. hierdoor was in het ziekenhuis alle henz aan dek en kon niemand van het verplegend personeel worden gemist. Hij heeft de maatregelen zo getroffen, dat praktisch alle gewonden konden worden opgenomen. De order dat geen patiënten meer konden geplaatst worden is dan ook niet van hem uitgegaan. Alle brancards werden opgesteld en in twee lokalen werd hooi gebracht, daar er geen bedden beschikbaar waren. In elke zaal was plaats voor ongeveer 30 men-

sen. Voor iedere patiënt was een deken en kussen beschikbaar. Verder werd de operatiezaal in gereedheid gebracht, de instrumenten uitgekookt en tetanusserum, spalken, gips enz. klaargemaakt.

Het eerste transport gewonden kwam ongeveer 15.30 uur binnen. Bij de operatiekamer was een administratrice opgesteld, die de namen der patiënten inschreef en hen een kaartje aan de pols of aan enig kledingstuk bevestigde. Allereerst werden de te behandelen gevallen geschift, waarbij bleek dat een patiënt inmiddels was overleden en twee patiënten door buikschoten dusdanig waren gewond, dat hulp niet meer kon baten. Hij constateerde, dat in een geval een lichaamsdeel was afgebonden, welke afbinding naar zijn oordeel niet nodig was, daar in het algemeen de bloedingen te gevolge van 'shock' verschijnen bij de patiënten zeer gering waren. Verder waren er twee fracturen gespalkt, 1 met metaal en 1 met een lat. Hij heeft twee amputaties verricht. Een boven de knie en een boven de enkel. Voorts werd bij een patiënt bloedtransfusie toegepast. Het resultaat was gering, daar weinig bloed kon worden ingespoten, omdat de bloedvaten erg waren vernauwd.

Over het algemeen leden de patiënten weinig, deels ten gevolge van 'shock', deels ten gevolge van het toedienen van morfine. Hij heeft de patiënten later ondervraagd hoe zij over het voorgevallene dachten, of zij veel pijn hadden geleden, dorst hadden gehad of dat het wachten op hulp lang duurde. Opmerkelijk was, dat er zeer weinig klachten waren en de patiënten eigenlijk geen pijn hadden gehad. Alle patiënten waren erg rustig. Toch hadden verschillende alles goed waargenomen. Bij alle gewonden werd tetanusserum ingespoten. Opmerkelijk was, dat de patiënten weinig koorts hebben gehad. De temperatuur varieerde van 38-38,6. Dr. Oosterhuis heeft tot 's avonds 7 uur doorgewerkt. Hij heeft zich overtuigd dat de ligging van de patiënten goed was. De gewonden zijn na behandeling zoveel mogelijk naar huis doorgestuurd tot op 7 na. Hij heeft geen enkele wond gehecht, doch ze bestrooid met orgaseptonpoeder.

Dr. Kooiman merkt op dat er teveel knelverbanden waren aangelegd en hij er verschillende heeft verwijderd. Hij verzoekt om de leden van de E.H.B.O. er op te wijzen dat niet te spoedig tot afbinden wordt overgegaan. In de tweede plaats wil hij er de aandacht op vestigen dat op het station Hoogeveen een locomotor aanwezig is, welke in het vervolg met enige goederenwagens goed voor gewondenvervoer kan worden gebruikt. Ditmaal kon hier echter geen gebruik worden gemaakt, daar ook de locomotor werd beschoten en onklaar raakte. Ten derde merkt hij op, dat op de plaats van de ramp de distributie van de aanwezige doctoren door de onoverzichtelijkheid van het terrein en de verspreide ligging der slachtoffers niet gelukkig was en het noodzakelijk is dat op de plaats van de ramp een algemene leiding aanwezig is, die de doctoren verdeelt.

Dr. Brouwer, leider van de transportcolonne, deelt mede dat aanvankelijk de ploeg uit de Beatrix-stichting het eerst uitrukke, daar van de omvang van de ramp toen nog niets bekend was. Toen het bericht kwam dat er veel slachtoffers waren, vertrok ook de ploeg welke in het Raadhuis verzameld was, onder zijn leiding per fiets. Bij aankomst werd onmiddellijk de eerste hulp verleend, waarbij de zwaargewonden eerst werden geholpen. Ook zijn indruk was dat de patiënten opmerkelijk rustig waren. Op dat ogenblik was morfine hoogstens slechts in enkele gevallen gegeven. Een grote hoeveelheid verband en enkele brancards werden op de fiets meegenomen. Hij merkt op dat hij van het aanleggen van knevelverbanden door E.H.B.O.'ers niets heeft gezien, doch hij zal dit punt met de E.H.B.O. leden bespreken. Over het transport der gewonden is

hij, gezien de gebrekkige hulpmiddelen, tevreden. Hij heeft veel lof voor het werk dat de E.H.B.O. leden hebben verricht, vooral wat betreft hun aandeel in het transport der gewonden. Ook hij acht het dringend noodzakelijk dat op het terrein een centrale post aanwezig is, welke het aantal slachtoffers opneemt en zorgt voor doelmatige verdeling van personeel en materiaal. Hij acht de leider van de medische dienst hiervoor de aangewezen man.

Dr. Oosterhuis merkt nog op dat het noodzakelijk is om iedere patiënt een kaartje mee te geven waarop in het kort de aard der verwondingen is aangegeven, daar dan de geneesheer die de patiënt uiteindelijk behandelt direct een overzicht heeft en veel dubbel en onnodig werk wordt voorkomen.

Dr. Brouwer stelt voor deze labels te laten drukken. Daar de omvang van de ramp hier te groot was en men er niet op was voorbereid is er deze keer weinig van gekomen. Hij vraagt Dr. Oosterhuis of het mogelijk is in het ziekenhuis meer chirurgische hulp te verlenen.

Dr. Oosterhuis antwoordt dat dit praktisch niet uitvoerbaar is, daar het ziekenhuis slechts over één operatiekamer beschikt en vreemde chirurgische hulp niet op deze operatiezaal is ingesteld.

De Voorzitter acht het gewenst in het geval zich een ramp van nog groter omvang mocht voordoen, toch de chirurgische ploeg vanuit Meppel te laten aanrukken.

Dr. Duymaer van Twist deelt mede, dat hij vroeg er plaatse aanwezig was, waarbij hij is begonnen met het schiften der gewonden. Het heeft hem zeer getroffen dat patiënten die hij verbonden had na korte tijd bleken te zijn overleden, zonder dat er grote bloedingen waren opgetreden. Hij acht dit gevallen van dood door 'shock'. Hij vraagt Dr. Oosterhuis of het mogelijk is deze shockverschijnselen ter plaatse te bestrijden en tevens of het mogelijk is ter plaatse bloedtransfusie toe te passen.

Dr. Oosterhuis antwoordt dat de shockverschijnselen reeds de volgende morgen geheel waren verdwenen. Hij schrijft dit toe aan de uitwerking der morfine, welke aan de patiënten is toegediend, alsmede aan de genoten nachtrust. Bloedstransfusie ter plaatse van de ramp acht hij praktisch niet uitvoerbaar en er zal weinig van terecht komen.

Dr. Duymaer van Twist deelt voorts mee dat er te weinig brancards op het terrein aanwezig waren. Hij acht het ook noodzakelijk dat een centrale post ter plaatse aanwezig is. nu is er vaak in het wilde weg gewerkt daar aanvankelijk niet voldoende bekend was waar overal de gewonden lagen. Verder stelt hij voor om een adres te richten tot de Nederlandsche Spoorwegen, waarin wordt verzocht te willen bevorderen dat het treinpersoneel bij luchtgevaar de reizigers nauwkeurige instructies geeft. Hij acht het de beste oplossing dat de mensen uitstappen, waarna de trein een eind verder rijdt en deze, wanneer het gevaar geweken is, de reizigers weer ophaalt.

De voorzitter zegt dat voor zover hem bekend de machinisten officieel de trein niet mogen stoppen, doch dat zij moeten doorrijden. Hij acht het gewenst dat in iedere coupé een kaart wordt opgehangen waarop de gedragsregels vermeld staan welke de reizigers in geval van luchtgevaar hebben op te volgen, maar hij betwijfelt of een adres aan de Spoorwegen effect zal hebben. De spreker wil uit de gevoerde besprekingen

thans de lessen trekken welke in de toekomst zullen worden in acht genomen. In de eerste plaats de kwestie van de transportmiddelen. Er zijn, behalve de ene ziekenauto en twee personenauto's, verder geen auto's aanwezig, zodat in voorkomende gevallen zoveel mogelijk transportfietsen en wagens moeten worden gevorderd. Voorts zal worden getracht bij treinbeschietingen de beschikbare locomotor met enkele goederenwagens van de Spoorwegen in te schakelen. Hij stelt voor dat Dr. Van der Wal voortaan het medisch centrum zal vormen en dat alle doctoren zich bij luchtalarm direct naar de commandopost in het Raadhuis zullen begeven, of in ieder geval aan de commandopost mededelen waar zij zich bevinden. Voor de personenauto, waarin zoveel mogelijk verbandmiddelen, brancards, labels, enz. zullen worden gepakt, moet getracht worden een Rode Kruis vlag te krijgen. Ter plaatse van het ongeval zal Dr. Van der Wal de algemene medische leiding krijgen, die voor dit doel de beschikking moet hebben over enkele ordonnansen. Mogelijk kan de apotheker Van Dijk, die zich gaarne ter beschikking stelt, voor administratieve of organisatorische doeleinden, aan Dr. Van der Wal worden toegevoegd. Aldus wordt besloten.

De Voorzitter dankt tenslotte de doctoren die bij deze ramp hun beste krachten hebben gegeven en verzoekt hen deze dank ook over te brengen aan al degenen die hulp hebben verleend. De vergadering wordt hierna gesloten."

Tot zover het verslag van deze bespreking (Archief Secretarie Hoogeveen na 1914 no 824). Enkele opvallende zaken: Er werd geen woord gerept over de Duitse militairen en hun doden. Men had zich blijkbaar volledig gericht op de gewonde burgers, of mocht / kon geen informatie evalueren die te maken had met de militaire doden en gewonden. Hier zal het Duitse leger zich over gebogen hebben. Een tweede opvallende punt is het taalgebruik. Dit was een ramp geweest. Niets laat zich helemaal vergelijken, alles is anders, maar om een idee te krijgen: de Bijlmerramp telde uiteindelijk 43 doden en 26 gewonden, waarvan er elf in een ziekenhuis moesten worden opgenomen. Qua dodental is het vergelijkbaar, qua gewonden waren er ten noorden van Hoogeveen veel meer, qua impact was de Bijlmerramp natuurlijk veel groter, mede door de inmiddels ontwikkelde media en het feit dat er een groot vrachtvliegtuig met veel geheimzinnigheid bij betrokken was.

DE TRANSPORTCOLONNES, ONTSTAAN UIT DE EHBO-VERENIGING

In het voorgaande evaluatieverslag is sprake van twee transportcolonnes, ingezet bij de treinramp. Die van de Beatrix-stichting en de ploeg Raadhuisplein. De transportcolonnes stonden onder leiding van dr. Brouwer. Ze maakten deel uit van de vrijwilligers van het Rode Kruis, afdeling Hoogeveen. Afdeling Hoogeveen was opgericht in de laatste maanden van 1936. Een voorlopig bestuur, onder voorzitterschap van burgemeester Tjalma, gaf mensen de gelegenheid zich lid op te geven. Er werden bestuursleden aangezocht. In december 1936 kwam het tot een definitieve oprichting van de vereniging. Tjalma trok zich terug en het bestuur zou bestaan uit de artsen Duymaer van Twist en Van der Wal, M.M. Schipper van de Luchtbescherming, dominee W. Faber en middenstander David Joël Trompetter van Hoofdstraat 198, vader van de bekende Joodse verzetsvrouw Betty Trompetter. In 1935 was al een transportcolonne opgericht, lezen we in het Nieuwsblad van het Noorden van 12 december 1936. Deze stond aan het begin van de oorlog onder leiding van dokter Duymaer van Twist en in 1944 onder leiding van dokter K.R. Brouwer.

Het bestuur hield een jaarvergadering op dinsdag 3 maart 1942, onder leiding van dok-

ter Van der Wal. Uit het jaarverslag bleek dat door 'de bijzondere tijdsomstandigheden' (een nette en toegestane manier van zeggen van ... door de bezetting) er niet veel activiteit te bespeuren was. In de loop van het jaar had David Joël Trompetter bedankt als penningmeester en had J.Buiting zijn functie overgenomen. Er waren twee brandcards en een kast aangekocht. Wat men niet kon zeggen/schrijven: Trompetter moest weg omdat een Jood geen bestuursfuncties kon vervullen. Opdracht van bovenaf. Zijn bedanken zette het bestuur niet voor een problematisch besluit. We vergeten even de financiële stukken. Het bestuur moest vanwege een vijfjarige zittingsperiode in zijn geheel aftreden. Allen werden herkozen. Oftewel, de al genoemde bestuursleden en J.Buiting in plaats van Trompetter. Het waren deze mensen die voor de inzet van het Roode Kruis verantwoordelijk waren bij de handelingen rondom de treinbeschieting. Onze bron: de Provinciale Drentsche en Asser Courant van donderdag 5 maart 1942. Ze functioneerden toentertijd als een geïntegreerd geheel binnen de Medische Lucht-wachtdienst. Helaas missen we de namen van de mensen van de transportcolonne. Er is een lijstje van bekend uit het begin van de oorlog, maar zonder voornamen, adressen en geboortedata, terwijl door de verplichte tewerkstellingen en de onderduik zo veel veranderde, dat dit lijstje geen beeld meer zal geven van 1944.

DE EVALUATIE VAN DE BRANDWEER

Voor de brandweer van Hoogeveen was 5 augustus 1944 één van de grootste klussen uit haar toenmalige geschiedenis. Er waren twee brandhaarden die veel inzet vroegen: de trein en de aluminiumfabriek. Beiden stonden op grondgebied van de gemeente Ruinen. We kennen geen brandrapporten, maar doordat de kosten door de gemeente Hoogeveen werden doorberekend naar de gemeente Ruinen kennen we wel twee overzichten (Archief Hoogeveen 1914-1975 no 891):

"Declaratie van de Gemeente Hoogeveen, ten laste van de Gemeente Ruinen, wegens hulpverlening bij de brand in de Aluminiumfabriek nabij het Griendtsveenkanaal, alsmede in een spoortrein bij de overweg te Oostering Pesse, een en ander op 5 augustus 1944. Overeenkomstig het Uitvoeringsbesluit Hulpverlening Brandweren 1.

Te berekenen diensttijd 5 uren.

<i>Autospuit groot vermogen, 5 uur á f 12,50 per uur</i>	<i>f 62,50</i>
<i>Motorspuit met trekker, idem</i>	<i>f 62,50</i>
<i>Brandweerpersoneel:</i>	
<i>A.ter Stege Commandant 5 uur á f 2,50</i>	<i>f 12,50</i>
<i>J.Dekker Hoofdbrandmeester 5 uur á 2,00</i>	<i>f 10,00</i>
<i>E.Kersten Brandmeester idem</i>	<i>f 10,00</i>
<i>K.Koster Inspecteur brandm. Idem</i>	<i>f 10,00</i>
<i>Brandwachten:</i>	
<i>J.Westerbeek, D.J.Baardslag, Hks. van Genne, J.Steenbergen, Hk.Fidom, Rf. Hup, K.Hartman, J.Wams (Noordergroep)</i>	
<i>8 personen elk 5 uur á f 1,00 per uur</i>	<i>f 40,00</i>
<i>A.Hartman, G.D.Danes, Jac.Fieten, Hks. Schultink, J.Stoter, R.Woldman, Herms Stoter, H.Zwart (Zuidergroep)</i>	
<i>8 personen elk 5 uur á f 1,00 per uur</i>	<i>f 40,00</i>
<i>60 Liter benzine á f 0,30 per liter</i>	<i>f 18,00</i>

2 liter olie á 1,50 per liter	f 3,00
Consumptie voor het personeel wegens lange dienst	f 3,60
Premie ongevallenverzekering 7 ½ % van het loon f 122,50	f 9,19
Totaal	f 281,29

Deugdelijk verklaard tot een bedrag van twee honderd een en tachtig gulden negen en twintig cent (f 281,29) door mij Burgemeester van Hoogeveen, met het verzoek het bedrag te willen overschrijven op de postrekening 69169 van de ontvanger dezer gemeente.

Hoogeveen 7 augustus 1944.

De Gemeentesecretaris De Burgemeester.”
(De tekenende burgemeester was NSB-burgemeester Veldhuis.)

Op 11 augustus 1944 vergaderden de brandmeesters. Het was op een vrijdag, om 8 uur 's avonds, ten huize van K.Koster. Aanwezig waren de heren A.ter Stege, waarnemend commandant, J.Dekker, E.Kersen en K.Koster. Afwezig was J.Dekker, zoals later bleek wegens ongesteldheid. We lezen mee in de notulen:

“De voorzitter memoreert de afwezigheid van de commandant, de heer G. de Jonge, die weggevoerd is, en spreekt de hoop op een spoedige terugkeer uit, opdat hij zijn taak weer kan vervullen. Vervolgens wordt een overzicht gegeven van de vliegtuigenaanval op zaterdag 5 augustus 1944 op de aluminiumfabriek en de plaats gehad hebbende brand, alsmede van de treinbeschieting en brand in die trein bij blokpost Oostering-Pesse, waarbij 31 mensenlevens zijn te betreuren en vele personen werden gewond.”
(Gem.Hoogeveen, Gedeponereerd Archief, College Brandmeesters no.1.)

Met 31 doden hebben we de 27 doden bij de trein zelf en 4 personen die later in het ziekenhuis Bethesda overleden. Men was op dat moment niet op de hoogte van de overledenen in het ziekenhuis te Assen. De brandweer van Hoogeveen viel onder het district van de heer Inspecteur van de Brandweer in Gewest V te Heerenveen, de heer Comello. Deze was van mening dat bij een eventuele ramp door Hoogeveen een sectie moest worden gevormd en manschappen moesten worden geleverd, die zo snel mogelijk aanwezig zouden zijn op de bedreigde of getroffen plaatsen. Blijkbaar was het Comello allemaal niet snel genoeg gegaan. De Hoogeveense brandweerlieden zeiden die 11^e augustus dat vanuit Hoogeveen hoogstens één van de spuiten beschikbaar zou kunnen zijn voor een dergelijke sectie, omdat èn de autospuit van het Haagje, èn de motorspuit met de trekker van de Kerkstraat, slechts in staat waren om het eigen bedienend personeel te vervoeren, wat bij andere spuiten niet het geval was. Hoogstens zou de spuit van Alteveer nog geschikt zijn, want daar kon een personenauto van Westerbeek voor worden gezet. Dan konden ook nog een paar mannen in de personenauto. Je kon ook nog een andere spuit op een vrachtwagen plaatsen, en die kon dan ook nog wat manschappen meenemen. De heren waren allen van mening dat er zoveel mogelijk hulp moest worden verleend. Maar we lezen ook tussen de regels door: we hebben op 5 augustus gedaan wat we konden en we zien eigenlijk niet hoe we dat beter kunnen doen. Er werd nadien nog over getelefoneerd met Comello. Die was wel niet op zijn bureau, maar degene die de telefoon aannam zou het doorgeven. Er werd meer besproken, ook over de al dan niet vervanging van de gevangen genomen commandant van de brandweer (Archief Brandmeesters no 1).

Een paar dagen later was her wéér raak! Er was een groot luchtgevecht boven Zuid-Drenthe. In Drenthe, Friesland en de kop van Overijssel stortten 12 vliegtuigen neer.

Het ging om 4 bommenwerpers van het type B-24H Liberator, 2 jachtvliegtuigen van het type P-38J Lightning (allemaal Amerikaanse toestellen) en 6 Duitse toestellen, jachtvliegtuigen van het type Messerschmitt Bf-109G-6. Eén van de Duitse jagers is neergestort bij Benderse, Ruinen. De piloot kwam om. Het ging om Ernst Thomas. De gemeente Ruinen riep de hulp in van de Gemeente Hoogeveen. De motorspuit met groot vermogen en de trekker ervoor was slechts één uur actief. Trek je daar de rijtijd van Hoogeveen naar Benderse van af, dat is hij nauwelijks een half uur aan het spuiten geweest. Blijkbaar was de brand snel uit. Actief waren brandmeester K.Koster en de brandwachten J.Huizing, Jac.Westerbeek, D.J.Baardslag, Hk. Fidom, Rf. Hup, Joh. Wams, Jac.Steenbergen, Kl. Hartman, H.Bakker, B.Vreeburg en Hks van Genne. Totale kosten voor Ruinen f 29,08, inclusief 50 cent telefoneren en 7 liter benzine.

Zowel de brandweer als de evaluatie van de medische hulpdiensten maakten melding van brand bij de aluminiumfabriek. De hulpdiensten meldden 'een schuurtje'. We weten uit het oorlogsdagboek van Wolter Neutel dat het nog meer was: er woedde een ware strijd tussen grondvuur en aanvallende jachtvliegtuigen. We lezen:

"5 augustus (1944). Vanmiddag trokken hier tussen de 11 en 1200 bommenwerpers over. De escorterende jagers schoten hier een trein helemaal aan splinters. Er waren 30 doden en ruim 40 zwaar gewonden. Even later deden 13 zeer laag vliegende toestellen een aanval op Duitse afweermitschutters hier in Hoogeveen. een grote schuur brandde geheel af. Verscheidene huizen liepen schade op, vooral schoorstenen die van de daken werden geschoten. Meer dan een uur luchtalarm."

TERUG NAAR DE TREIN. EEN ZAAK VAN OVERLEVEN

"Ik leef! Ik leef!", was Pietje Bosma's enige gedachte, toen de vliegtuigen niet meer terug gekomen waren. De trein brandde als een fakkel, op het moment dat Pietje en de Rotterdamse mevrouw en haar gezin door het weiland naar een boerderijtje liepen, ergens ten oosten van het spoor en ten noorden van de overweg. Pietje was helemaal overstuur en werd opgevangen door de vrouw des huizes. Ze kreeg een zakdoek. Toen alles achter de rug leek, ging ze terug naar de trein, op zoek naar haar koffer. Ze moest wel, want het was de koffer van mevrouw Loman, de hoofdzuster. Ze had hem van haar geleend en was er dus voor verantwoordelijk. Pietje liep langs de spoorwegovergang zuidwaarts, in de richting van de uitgebrande trein. Ze kwam langs een lange rij met lakens overdekte lijken. Overal zag je mensen tussen de wrakstukken zoeken. Pietje's koffer was verbrand. Ze was hevig onthutst van alles wat ze zag. De vernielingen, de uitgebrande treinstellen, de doden, ze bleven op haar netvlies gebrand. Een uit Groningen komende trein pikte hen uiteindelijk op. De mensen waren bang. Ze durfden eigenlijk niet in deze trein. Ze moesten wel, want ze moesten hier weg en ze moesten verder. De trein bracht hen terug naar het station van Hoogeveen. De treinen van en naar Groningen moesten voorlopig over het ene spoor dat nog beschikbaar was, want de ramptrain bleef het andere spoor nog enige tijd bezet houden. Een trein uit Zwolle nam de gestrande passagiers uit Hoogeveen mee, en reed langzaam langs de uitgebrande dodentrein, op weg naar Groningen. Daar wachtte een nieuwe beproeving.

Op het perron in Groningen stonden grote drommen mensen al uren te wachten op hun familieleden. Ze kwamen, de overlevenden, en ze brachten tevens het nieuws van de verschrikkingen en de namen van de gewonden en de eerste doden mee. Het was vreselijk, de taferelen die Pietje Bosma daar in Groningen meemaakte. Zelf zakte ze

op het beton van het perron neer. Ze had al lang in bed kunnen liggen. Dubbele vermoeidheid had haar in de macht. De gemiste slaap en de indrukken van de laatste uren sloopten haar. Ze moest verder, want de trein richting Leeuwarden zou vertrekken. Pietje reed mee tot Buitenpost. Daar stond haar verloofde al de hele dag op haar te wachten. Het was inmiddels al 23.00 uur geworden. Bij hem achterop de fiets reden ze samen richting Kollum, om na alle spanningen eindelijk in bed te kunnen kruipen. Ze had nog steeds de ene zakdoek, van de mevrouw uit het boerderijtje bij het spoor. Dat was op dat moment eigenlijk alles wat ze op kledinggebied bezat. De mensen uit het dorp hielpen haar aan nieuwe spullen. De predikant kwam wat brengen, en anderen volgden met kleding, zodat ze voorlopig even uit de brand was.

Pietje is nooit weer naar haar werk in Ermelo geweest. Het psychiatrisch ziekenhuis schreef haar aanvankelijk een bemoedigende en begripvolle brief, waarin werd gezegd dat ze maar lekker moest uitrusten van alles wat ze had meegemaakt. Ze bleef echter weg, en de begripvolle brief veranderde in een nieuw schrijven, met een dringend beroep om terug te komen. Dringend of niet dringend, haar kregen ze de trein niet meer in, zolang de oorlog duurde! Dat kwam omdat inmiddels de treinstaking uitgebroken was, en via Radio Oranje en de BBC oproepen waren uitgegaan om de spoorwegen te saboteren. Pietje's zuster en haar vader zijn nog een keer naar Veldwijk geweest, om haar kamer te ontruimen, en haar laatste spullen naar Kollum te halen. De veelbelovende baan in de verpleging was voor altijd verleden tijd. Ze heeft er geen spijt van gehad. Ze is 5 juni 1947 getrouwd met haar eerste en grote liefde en stichtte met hem een gezin. Daarnaast had ze werk in winkels, wat haar goed genoeg beviel om afstand te nemen van het half jaar dat ze leerling-verpleegster was geweest. Deze periode hing voor haar vooral samen met de vreselijke gebeurtenissen van 5 augustus 1944. Nog lang na de oorlog be kroop haar een beklemmend, angstig gevoel, als er vliegtuigen over kwamen.

En wat ze ook niet meer los kon laten, was die nare ervaring van haar eigen reactie, toen ze tussen de doden door op zoek ging naar de rieten koffer. Het zichzelf volledig afsluiten van de gewonden en de doden, op zoek naar het eigen bezit, alsof die kleren zo belangrijk waren. Ieder mens reageert anders op een traumatische ervaring. Als je nog maar 19 bent, en nog niet veel van de wereld hebt gezien, mag men niet van je verwachten dat je in staat bent om adequaat hulp te verlenen, in een situatie waarin je zelf ook een psychisch getraumatiseerd slachtoffer bent. Maar accepteer dat maar eens van jezelf. Het lijkt zo egoïstisch, als je na 50 jaar terug begint te kijken, en jezelf alleen maar ziet zoeken naar een koffer met kleren, vanuit de afstand die je inmiddels wel hebt kunnen nemen.

Een andere bijzondere ervaring was die van Hermine Fahrenheit. Een samenvatting van haar herinneringen: Ten noorden van Hoogeveen moest de trein opeens stoppen. Iedereen moest de trein uit, want er waren jagers in de lucht. Ze rende naar het westen, van de trein af. Later hoorde ze dat de meeste doden op de oostkant van de trein vielen. Ze liet zich in het open veld op de grond vallen, 50-100 meter van de trein af. Een stel dat bij haar lag zei dat ze naar hen toe moest komen, maar toen was de beschieting al achter de rug. Ze pakte haar koffer en hield de koffer als bescherming voor haar benen. Alsof dat wat had uitgemaakt. Het was allemaal zo snel gegaan. Haar zondagse jurk en haar hele voorkomen was nu helemaal verpest. Ze zat onder de viezigheid en de modder. Toen ze in alle rust naar de trein terug liep zag ze niets van de verschrikkingen op de andere kant daarvan. Ze zag enkele gewonden in de buurt van en voor de locomotief, terwijl ze gewoonweg naar het noorden begon te

lopen. In alle rust. Helemaal verbijsterd door wat haar was overkomen. Ze liep een flink eind, voordat ze door een auto werd opgepikt, die haar naar Beilen reed. Van daaruit kreeg ze een andere rit naar Assen. Bij Jan in Assen aangekomen bleek ook diens woning die dag door kogels van jagers getroffen te zijn. In haar beleving waren dat kogels van dezelfde vliegtuigen. Eén van de kogels had op een haar na de opa van het gezin geraakt.

In Leiden ging het leven door en was men tot maandagmorgen onwetend van het noodlot dat Maria Verplancke-Pikaar overkomen was. Merkwaaardig genoeg kwam er via een andere “weg” toch iets door, want haar echtgenoot, Jan Verplancke sliep slecht de nacht van zaterdag op zondag en droomde dat zijn vrouw overleden was! Hij voelde zich daar zo onrustig en verward door, dat hij – tegen zijn gewoonte in – een borreltje ging drinken in een café in de buurt. Een van de inmiddels getrouwde doch-ters voelde zich ook vreemd onrustig tijdens een uitstapje met haar man op zondag en kwam daarvan vervoegd terug. Zij konden toen niet vermoeden wat voor onheils-tijding hen zou bereiken op maandagmorgen 7 augustus..... De politie die aan de deur kwam vroeg hen of mevrouw Verplancke thuis was, haar bagage was namelijk gevonden! Johannes Verplancke was op zijn werk en werd aldaar persoonlijk op de hoogte gesteld van het vermoeden dat Maria omgekomen was. Johannes Verplancke reisde samen met zijn zoon Jan af naar Hoogeveen om Maria te identificeren. Wat ze daar hebben gezien en meegemaakt bleek zo verschrikkelijk emotioneel te zijn geweest dat nooit iemand daarvan iets heeft mogen horen en tot op de dag van vandaag is dat zo gebleven..... 's Avonds om 21.30 u bereikte de familie in Leiden via een ander familielid het definitieve en allesvernietigende telefoontje: “het is moeder”. Ze liet een man, 14 kinderen, een immens verdriet en een grote leegte achter.....

De vader en zus van Adolf Brader fietsten van Assen naar Hoogeveen, om daar het lichaam van Adolf te identificeren. Ze fietsten direct door naar Nieuweroord, naar de familie Smand, om samen het verdriet te delen. Zo heeft iedere familie zijn eigen verhaal, zijn eigen drama. Wat bleef was één grote vraag: waarom? Waarom moest dit allemaal zo gebeuren? Een andere vraag was voor Pietje en veel andere overlevenden wel gemakkelijk te beantwoorden. Waarom werd er na de oorlog niet meer over gepraat? “Het waren de Tommy's, onze bevrijders. Dat moest doodgezwegen worden!” Een citaat van Pietje en andere ooggetuigen.

Wie er niet meer over kòn praten, was Peter Schuls. Peter had ook in de trein gezeten, samen met zijn halfbroer Johannes Olijslager. Samen hadden ze een oude dame uit de hoge treinwagon geholpen, die anders niet had kunnen uitstappen, omdat er natuurlijk geen perron was, midden in het veld. Ze waren in het korenveld gevluht. De kogelregen daalde neer. Peter werd door zijn elleboog geschoten. Hij werd opgenomen in het ziekenhuis in Meppel, genas ten dele, maar eigenlijk kwam het nooit meer goed met zijn arm. Er was een stuk bot weg. Johannes stierf die dag in het korenveld, volgens Peter. Zijn been werd er compleet afgeschoten. Johannes verbloedde in zijn armen. Blijkbaar constateerde een arts toch nog leven, zodat men hem toch nog naar het ziekenhuis in Assen vervoerde, waar later de dood werd geconstateerd. Veel liet Peter later niet los, over zijn ervaringen bij de trein. Die enkele keer dat hij het erover had, kwam er veel boosheid boven. *“Ze hebben het gezien, dat we burgers waren. Ik kon ze pakken, ze hebben hen gezien, zo laag vlogen ze. Ze kwamen maar terug, ze kwamen maar terug, steeds maar weer”*, zei hij dan.

Vader en moeder Strijker gingen de dag na de beschieting met kinderen naar de hal van Leo Mulder, waar de doden gekist en wel lagen opgebaard. De kinderen hadden bloeiende heide geplukt, en legden dit op de kisten. Het gezin was die dagen enige tijd uitgebreid met een gestrande kleuter. Het ging om Koosje Willemse. Zijn moeder en grootmoeder zouden hem naar het sanatorium in Paterswolde brengen, want hij leed aan TBC. Moeder en grootmoeder werden gedood in de kogelregen, Koosje was wonderwel ongedeerd. De Strijkers namen hem enige dagen in huis, tot hij door derden alsnog werd opgehaald en ondergebracht in een sanatorium. Grootvader Cornelis Gerdzen had zijn vrouw en dochter verloren bij de beschieting. Hij wist niet hoe het verder was met Koosje, waar hij inmiddels voogd van was geworden. Hij wist eigenlijk niets, ook niet wat er nu precies gebeurd was toen zijn vrouw en dochter stierven. Toen Cornelis Gerdzen een brief kreeg van de Strijkers, met de mededeling dat Koosje was overgebracht naar het sanatorium, stuurde hij de Strijkers een indringende brief, die het leed tekent van het volledig uit elkaar gerukte gezin Willemse, en een ontredderde grootvader, die zijn kleinzoon zelfs ter adoptie aanbood, opdat hij het maar goed zou krijgen.....

Rotterdam 16 augustus 1944.

Geachte mijnheer en mevrouw.

Naar aanleiding van uw schrijven van jongstleden wilde ik u eerst mijn hartelijke dank betuigen voor de rijkelijke verpleging van Koosje gedurende de dagen dat Koosje bij u en uw vrouw is opgenomen geweest. Ik heeft vernomen van u als dat Koosje weer weg gehaald is. Hij is weer naar het sanatorium te Paterswolde. Nu ik begrijp heel goed als dat het voor u een heel gemis was, maar laten wij maar hopen als dat God hem moogt sterken en dat hij het huis weer gezond moogt verlaten. Ik heb Koosje zijn moeder en mijn lieve vrouw naar Rotterdam laten voeren. Daar hebben wij de stoffelijke overschotten den 10 augustus ter aarde besteld. Het was die dag een vreselijke dag voor ons allen. Zij liggen op de R.K. begraafplaats te Crooswijk te Rotterdam, waar zij beiden mogen rusten in vrede, dat zij ons aller wens. Er was veel belangstelling op het graf en de kisten waren bezaaid van bloemen en kransen van de bureu.

Koosje Willemse, het vierjarige jochie, dat even alleen op de wereld leek te staan, en tijdelijk werd opgevangen bij de Strijkers, in ziekenhuiskleding.

Hier volgt een relaas van Koosje en zijn ouders en zusjes. In het jaar 1942 is het gezin bestaande uit vader en twee zusjes en Koosje ziek geworden. Het was in de maand juli. Het oudste zusje Krina Pieternella was het ergste. Zij vertrok naar het kinder-ziekenhuis aan de Gordelweg, waar zij aan TBC den 11 september 1942 is overleden, oud 4 jaar. In deze zelfde maand juli 1942 werd de toestand van vader, zusje Annie en Koosje zo hevig, als dat zij direct opgenomen moesten worden in het Zuider Ziekenhuis te Rotterdam. Na verloop van enige maanden was de toestand van vader nogal goed, maar toen is het zusje Annie erger ziek geworden, want er kwam Benigitus (NB: waarschijnlijk bedoelt opa hier meningitis, hersenvliesontsteking) bij, zodat zij op 7



november 1942 is over-leden. Koosje zijn vader is al die tijd nogal goed geworden, maar toen kwam er een inzinking, want zijn vader kreeg pleuris (= pleuritis, longvliesontsteking) er bij aan twee kanten van zijn zij. Dat werd zo hevig, als dat hij 1 oktober 1943 overleed in de leeftijd van 35 jaar, en Koosje is ook al deze tijd verpleegd geweest in het Zuider Ziekenhuis gedurende deze 2 jaren.

Mijnheer nu wilde ik u eens vragen of u nog soms iets van Koosje heeft gehoord en of u nog soms naar het sanatorium bent geweest waar Koosje is, want Koosje was gewoon van zijn moeder en oma als dat hij 3 maal per week bezoek kreeg. Als u soms gaat weest u dan zo goed en laat het ons eens weten. Nu wou ik u vragen of dat Koosje niet u het een en ander heeft kunnen vertellen omtrent het ongeluk van zijn moeder en zijn oma, want hij was al 4 jaar en dan denkt men altijd dat hij wel wat kunt vertellen. Nu wilde ik u doen weten als dat ik voogd ben geworden over deze twee kinderen Koosje en Kriena Johanna. Ik heeft het kind van 1 ½ jaar aan pleegouders bezorgd waarvan ik weet als dat het hele nette R.K. mensen zijn. Zij is bij de Was- en Strijkinrichting L. van Dijk, Putschelaan 50 te Rotterdam, waar zij met Gods hulp zal worden groot gebracht. Nu wilde ik u vragen wanneer Koosje gezond en wel uit het Sanatorium ontslagen wordt en u er belang in stelt om hem weer bij u in huis te nemen en hem verder groot te brengen, kunt u ten allen tijde op mijn medewerking rekenen. Nu wilde ik u doen weten als dat ik van dat zusje Annie geen foto heeft en dat ik verder de foto's van allemaal in deze brief doe. En weest u zo goed en schrijft u ons eens terug als u soms iets weet omtrent Koosje.

*Verder gegroet van ons allen en ook aan uw vrouw en kinderen.
Mijn adres is C. Gerzden, Mart Steijnstraat 27a, Rotterdam.*

Koosje ging niet naar Paterswolde, waar hij met zijn moeder en oma naar toe zou gaan. De familie Strijker schreef een brief naar zijn sanatorium, om wat meer van hem te horen. De familie kreeg een antwoordbrief, gedateerd 16 augustus 1944, van de adjunct-directrice van een van de twee samenwerkende Rooms Katholieke sanatoria in Groesbeek en Ugchelen, met de namen Dekkerswald en Caesarea. Dat blijkt uit het briefhoofd, maar helaas heeft de schrijfster niet vermeld waar vandaan ze schreef. Eigenlijk wist die ook nog niet veel van Koosje. Ze wist zelfs niet hoe oud hij was, maar we krijgen wel de indruk dat het goed met hem ging. Ze schreef:

Geachte heer Strijker,

Uw schrijven heb ik ontvangen, tot mijn genoegen kan ik u mededelen, dat Koosje hier al erg goed gewend is en een leuke vrolijke bengel is. Hij zal hier verschillende maanden moeten blijven. De datum en jaar van geboorte kan ik u nog niet melden omdat wij hier dat zelf nog niet weten. Mocht er iets met Koosje gebeuren, wat niet te verwachten is, dan ontvangt u zeker bericht.

In die dagen kwam er ook een dankbetuiging van de burgemeester van Ruinen.

Ruinen, 17 augustus 1944 .

Onderwerp: Beschieting personentrein op 5-8-1944.

Aan de fam. Albert Strijker D 123 Stuifzand postbestelling Hoogeveen.

Hiermee betuig ik mijn oprechte dank voor de vele en moeilijke werkzaamheden door u verricht in verband met de beschieting van een personentrein te Stuifzand, gemeente Ruinen, op zaterdag, 5 augustus 1944, waarbij aanvankelijk 27 personen om het leven kwamen en 33 personen zwaar werden gewond.

De burgemeester van Ruinen.

Enige tijd later bereikte de Strijkers een brief uit het ziekenhuis van Meppel, van een aldaar verpleegde gewonde:

Meppel 31 augustus '44.

Geachte heer Strijker,

Ik ben voor u wel een onbekende doch, dat bent u voor mij niet. U was het die op die tragische 5 augustus ons zo voortreffelijk de eerste hulp verleende. U herinnert zich misschien dat er een man, die gewond was aan de enkel, en vrouw lagen. Die vrouw was mijn vrouw en zij was op slag gedood. Het is voor mij vreselijk deze bijzonderheden nog eens weer op te halen, doch dat was ook niet mijn bedoeling.

Wilt u voor mij de meeste hartelijke dank in ontvangst nemen voor al het goede dat u voor mijn lieve vrouw en mij heeft gedaan, hetgeen nimmer te vergoeden is. Ik ben ervan overtuigd, dat mijn vrouw als een der kinderen Gods tot Hem gegaan is, hetgeen ons slechts tot grote troost kan zijn en waarin wij moeten berusten. Mocht u in het haverveld nog een bril vinden met doublé montuur, zou u dan willen zenden aan mijn adres: G. Busscher, Gerbrand Bakkerstraat 5 Groningen. Dit zou echter een te grote treffer zijn. Ik eindig met u nogmaals mijn beste groeten te doen toekomen en kan u mededelen dat ik a.s. maandag 4 september naar het R.K. Ziekenhuis te Groningen vervoerd mag worden. Mijn been verwonding gaat goed vooruit doch daar er een stuk bot uitgeschoten is duurt het vreselijk lang.

Groetend

G.Busscher

*Gerbrand Bakkerstraat 5
Groningen.*

Overleven, dat deden ook de ooggetuigen uit de buurt. Omwonenden, boeren met landerijen in deze omgeving, toevallig passerenden. Met de zware kogelregen was het maar de vraag geweest of ze het zouden overleven. Onder hen zijn geen doden bekend. De toen 12-jarige Aaldert van Aalderen herinnerde zich later: *“Mijn vader Albert van Aalderen, gehuwd met Trijntje Faken en nog twee kinderen, bewoonde een boerderij in Pesse. Bij deze boerderij was weinig land gelegen. Daarom had mijn vader vele bunders landbouwgrond aan de Wijsterseweg nabij de bewuste spoorbaan tussen Hoogeveen en Beilen. Praktisch elke dag ging hij in alle vroegte met paard en wagen naar dat land om het te bewerken. Mijn broer Berend en ik waren die dag ook mee. De route was niet over de verharde weg tussen Pesse via Oostering-Pesse-Wijster maar Pesse via het zandpad over het grote heideveld met vennen, richting Stuifzand. We passeerden dan de genoemde spoorlijn. Zo ook op 5 augustus 1944. De tijdstippen weet ik niet meer. Wel kan ik mij goed herinneren, terwijl wij druk bezig waren op het land, dat een personentrein langs kwam rijden, die even verderop stopte. Hij bleef staan tussen de daar staande bomen en bosschage, zodat hij moeilijker was op te merken door overkomende vliegtuigen.*

Toen hij daar enige tijd had gestaan, kwamen er jachtvliegtuigen over. Wij bevonden ons op ongeveer driehonderd meter van de trein. Na enkele ogenblikken kwamen de vliegtuigen terug en begonnen hevig op de trein te schieten. Wij hoorden de kogels over fluiten en in de grond 'slaan'. Mijn vader riep dat wij direct moesten schuilen. Wij kropen in de betonnen damkoepels. Dat vond ik heel angstig. Toen het schieten was opgehouden en de vliegtuigen vertrokken gingen wij eerst weer aan het werk. Na korte tijd kwamen de vliegtuigen terug en begonnen opnieuw op de trein te schieten. Wij weer in de zogenaamde schuilplaats. Toen het weer stil was, zijn wij op afstand wezen kijken. Ik zag rook en ik hoorde mensen schreeuwen. Maar ik mocht van mijn vader niet verder mee en moest terug naar het land. Mijn vader is er toen heen gegaan om te helpen.” De beelden bleven hem zijn leven lang bij.

Overleven. Iedereen had daarbij zijn eigen verhaal en zijn eigen angsten. Jantje Reinders was 17 jaar, en had de huishoudschool nog op tijd af kunnen maken voor de school op last van de Duitsers in 1942 moest sluiten. Haar ouders, Jan Reinders en Berendina Geertruida Zomer hadden een klein boerderijtje in Oostering, Pesse. Van beroep was Jan polderwerker. Als jonge meid deed Jantje verstelwerk bij haar oom Harm Strijker in Alteveer. Ze ging op vrijdagmiddag daar naar toe, bleef daar overnachten, en maakte haar werk op zaterdag ochtend af, zodat ze om twaalf uur op de fiets kon stappen en terug kon naar Oostering, Pesse, naar haar ouders. Vaak deed ze de kinderen haar verhaal van de angsten, die ze had doorstaan tijdens beschietingen bij het spoor. Ze was op een warme augustusmiddag in 1944 weer teruggekomen en zou de spoorwegovergang bij Hoogeveen oversteken, toen ze vliegtuigen aan hoorde komen jagen. Het gillende geluid demonstreerde ze later nog regelmatig.

Ze dook in een greppel naast de weg en stierf daar duizend doden. Het hield maar niet op. Ze vertelde het later aan haar kinderen, die vragen gingen stellen aan hun grootouders. Altijd kregen die dan te horen: *"je moeder moet niet zo zeuren, het is immers nooit gebeurd!?"* Dit begrepen ze niet, moeder vertelde het zo levensecht (en zo vaak), dan moest het toch wel waar zijn? Door het onderzoek naar de treinbeschieting en het daarop onthulde monument voor zwarte zaterdag zijn ze van mening geworden, dat *"het is immers niet gebeurd"* een andere bedoeling had, dan ze eruit haalden; *"hier mocht niet over gesproken worden"*! Moeder schond een ongeschreven code, door hier toch over te praten, en ze werd niet serieus genomen.

INEZ SCHWARTE: VAN BESCHIETING NAAR BESCHIETING

Sommige mensen hadden geluk. Ze lagen dicht bij de trein, min of meer pal ernaast, de kogels vlogen overal in het rond, maar ze werden niet geraakt. Dat overkwam ook Inez Schwarte. Inez Schwarte (geb. 21-4-1924) was een dochter van een moeder uit Stadskanaal en een vader uit Valthermond. Het echtpaar trouwde en ging in Groningen in de Oude Ebbingestraat wonen. Daar werd Inez geboren. Vader had daar een textielzaak. Het ging niet goed met die zaak. Toen vader dan ook werk in Amsterdam kon krijgen, vertrok het gezin naar de Willem de Zwijgerlaan in Amsterdam-West. Er bleven warme banden met het noorden bestaan. Inez ging dan ook jaarlijks met vakantie naar familie in Stadskanaal. Zo ook dit jaar. Ze reisde samen met een neefje van een jaar of elf, Theo Boekhout uit Haarlem. De mensen zagen al aankomen dat het steeds slechter zou gaan met de voedseltoestand, en Theo kon voor zijn welzijn wel een goed doorvoede vakantie in het noorden gebruiken. Inez snapte heel goed waarom de mensen bij de treinbeschieting van 5 augustus 1944 zo dicht bij de trein waren gebleven. Hierna zien we haar op een foto uit dat jaar.

Het was een rommelige reis geweest. Ze herinnerde zich driemaal lucht alarm, driemaal de trein uit, en daar was men nu zat van. Het zou wel weer met een sissers aflopen, dus bleef men dicht bij de trein. Veel te dicht bij de trein. Inez lag plat op de grond, half over Theo heen, naast de trein, net als veel andere mensen. De kogels vlogen in het rond. Ze hoorde gillen, kermen en kreunen op een afstandje, maar in haar directe omgeving werd niemand geraakt. Wel begon Theo te roepen: "Ik ben geraakt, ik ben geraakt!" Inez sloeg hem met haar hand overal op zijn lichaam, met de verwachting dat hij wel zou gillen als ze daar was waar hij geraakt was, maar Theo bleek helemaal niet geraakt. De beschieting was voor Theo een dermate traumatische ervaring dat hij dacht dat hij er geweest was. Toen de beschieting achter de rug was, zocht Inez haar koffer op. Ze had echt geluk gehad. Niet geraakt, maar wel zoveel kogels in haar om-



geving, dat de kogels en granaatscherven de koffer gedeeltelijk had vernield, en tussen de kleren lagen.

Inez en Theo kregen te horen dat er een trein uit het noorden zou komen, waarmee ze weg zouden kunnen. De trein van Assen naar Hoogeveen kon niet verder dan de vernielde trein uit het zuiden, en keerde terug naar de Drentse hoofdstad mijn zijn eigen passagiers en veel mensen uit de beschoten trein, die zo hun reis konden vervolgen. Men had echter al met al wel zoveel vertraging, dat wachtende familie doodsangsten uitstond. Inez' oom uit Stadskanaal ging steeds maar naar het station in Assen, om te zien of Inez en Theo er al waren. Als ze tenminste zouden komen, want bij zo'n zware beschieting zouden ze ook dood kunnen zijn. Pas tegen de schemering kwamen Inez en Theo aan in Assen. Haar oom stond hen huilend op het station op te wachten, en nam hen mee naar Stadskanaal. Inez was door deze beschieting zo bang geworden voor reizen met de trein, dat ze niet meer naar huis durfde. De vakantie duurde dan ook langer dan gepland. Na enige tijd overleed er een familielid in Leeuwarden. Met haar oom uit Stadskanaal reisden Inez, en Theo natuurlijk, naar Leeuwarden. Ook haar vader kwam daar voor de begrafenis. Na afloop reisden Inez en Theo met vader mee naar huis. Ze gingen niet over het dodelijke spoor, maar met de boot van Lemmer naar Amsterdam.

Voor Inez was de schrik van de oorlog nog niet voorbij. Zelfs na de capitulatie van Duitsland moest ze nog een beschieting doorstaan. Op maandag 7 mei vieren de Amsterdammers de bevrijding op de Dam. Plotseling klinken er schoten. Duitse soldaten (van de Kriegsmarine) schieten vanuit de Grote Club op de massa. De Grote Club is een gebouw op de hoek van de Kalverstraat en de Dam. Het feest wordt een bloedbad: 22 doden en meer 100 gewonden. Inez werkt dan bij de Bijenkorf, samen met een vriendin. Ze is net vrij, en loopt met de vriendin op de Dam, als het schieten begint. Ze weten weg te komen, en vinden veiligheid in het huis van haar vriendins vader. 's Avonds durft ze het aan om weer naar haar eigen huis te gaan.

HET MONUMENT

In 1992 verscheen het boekje "Hoogeveen en de luchtoorlog". Daarin was een hoofdstuk van mijn hand opgenomen over de treinbeschieting. Het onderzoek dat in de jaren vooraf op gang kwam, is nadien stilaan doorgegaan. Een gedenkteken voor de gebeurtenis en voor de doden was er niet. Dat was opmerkelijk, voor zo'n ingrijpend moment, en toch ook weer niet. Het was ver buiten de bestaande woongemeenschappen en de doden waren 'niet van hier'. Was er niet één graf geweest, dat van Trijntje Smand, maar waren er in één van de omliggende gemeenten 10 of 20 mensen ter aarde besteld, dan was het in herinnering gebleven. Maar het waren niet 'onze doden', en dat is de belangrijkste reden geweest waarom er niks mee werd gedaan. Achteraf is dat misschien onvoorstelbaar. Hoe dan ook, nadat door een grenswijziging het ter-rein binnen de gemeente Hoogeveen kwam, ben ik gaan lobbyen en kreeg ik na enig aandringen gehoor bij Willem Schelhaas, toenmalig voorzitter van de Historische Kring Hoogeveen. Dat ging niet vanzelf. Het initiatief had flink wat voorwerk nodig, voor het werd opgepakt. We vormden een commissie. Later sloot Peter Schoen daarbij aan.

Wie deed wat? Bestuurlijk was er vanuit de gemeente Hoogeveen betrokkenheid via wethouder Leistra. Een bord aan de weg is gemaakt door een reclamebureau. Het bankje bij het gedenkteken is besteld bij een andere leverancier. Er was overleg met de grondeigenaar. De plek van het monument is door mij uitgekozen. Willem zorgde

weer voor overleg met het bestuur van de Historische Kring Hoogeveen, allemaal mensen die nu niet meer op die functie zitten. Ik had contacten met nabestaanden, pers, relaties in het historische circuit, en zorgde voor teksten op zowel de gedenksteen als op het informatiebord aan de weg. Copyright en auteursrechten zijn niet overgedragen of afgestaan en liggen dus gewoon nog bij de auteur.

Bij de teksten waren Marga Zwigelaar en Lammert Huizing meelezers. Peter Schoen van steenhouwerij De Willigen zorgde voor het beletteren van de steen. Hij zorgde er tevens voor dat een van de grootste kostenposten werd weggestreept: hij schonk voor het monument een bijzondere blauwe steen van peperduur materiaal. Bewerking en belettering werd niet in rekening gebracht. Kortom, hij schonk het monument zelf. Reden? Hij was de schoonzoon van één van de reizigers van 5 augustus 1944: Pietje Bosma. De andere rekeningen werden door het bestuur van de Historische Kring betaald met gelden van de leden. Burgemeester Urlings zou de onthulling doen, maar was in verband met vakantie afwezig. Vandaar dat wethouder Wietrize van der Zwaag bij de onthulling was en sprak namens de gemeente. Zo doen we denk ik iedereen recht. Het is een samenwerking geweest. Dit monument kan niet op het conto van één instantie worden geschreven. We gaan over naar 5 augustus 2004 en lezen mee in het verslag dat op de avond van die dag werd geschreven:

DE EERSTE HERDENKING VAN DE TREINBESCHIETING

60 jaar na de dramatische treinbeschieting, met 44 doden en 141 gewonden, kwamen onder de kapschuur bij de familie Ham, Wijsterseweg 147, een negentigtal betrokkenen en nabestaanden bij elkaar. Hun band was tweemaal. Ze hadden allemaal iets te maken met de dodentrein, als inzittende, nabestaande van een slachtoffer, of een van de toenmalige hulpverleners, en ze hadden allemaal contact gehad met Albert Metselaar. Deze had onderzoek gedaan naar wat er op de dramatische 5^e augustus 1944 hier achter de boerdery was gebeurd. Metselaar, Willem Schelhaas (voorzitter van de Historische Kring van Hoogeveen) en Peter Schoen (van steenhouwerij De Willigen uit Hoogeveen) hadden samen diverse activiteiten gecoördineerd, die uiteindelijk uitmondten in deze herdenking en het plaatsen van een oorlogsgedenkteken.

De aanwezigen werden welkom geheten door Willem Schelhaas. Vervolgens wandelden ze naar het monument. Aan de Wijsterseweg, naast het terrein van de minicamping van de familie Ham, staat een bosje. In dat bosje loopt een pad. Aan de weg staat nu een spoorbiel met een informatiebord. Wie even doorloopt het bos in, vindt op het eind het monument. De Historische Kring heeft zowel het bord als een bank ter beschikking gesteld. In alle rust kan men hier een en ander op zich in laten werken. Wie even zit, zal merken dat al gauw een trein langs komt, om zijn gedachten te bepalen. Vanwege de grote groep mensen was het nu even wat krap. Bij het monument aangekomen vertelde Willem Schelhaas in eigen woorden over de dramatische dag.

Mevrouw Postma had als jonge vrouw in de trein gezeten. Ze onthulde het monument, en gaf het doek aan Schelhaas. Voor de doden werd een minuut stilte in acht genomen. De taptoe werd geblazen, het Nederlandse signaal om doden te herdenken. Weer even stilte. De stilte werd afgesloten met het blazen op de Bijbelse bazuin, als symbool van nieuw begin in aanwezigheid van de Eeuwige. Mevrouw Ham en haar zusters plantten bloeiende heide bij het monument. Als kinderen hadden ze heide gelegd op de kisten, toen deze opgesteld stonden in een hal bij het station te Hoogeveen. Hun ouders, de familie Strijker, hadden gewonden opgevangen, in de boerdery aan de Wijsterseweg, waar het gezelschap vervolgens weer naar toe liep.

Wethouder Van der Zwaag sprak over het belang van het in herinnering houden van wat er in de oorlog is gebeurd. Voor veel jeugdigen is oorlog iets wat volledig geromantiseerd dreigt te worden. In computerspelletjes leer je volop doden. Een monument als dit, kan daar tegenwicht aan bieden, zodat we zien wat oorlog werkelijk is. De moderne oorlogen zijn oorlogen waarin steeds veel burgerslachtoffers vallen, en dit maakt dat ook nog weer eens duidelijk. Vervolgens sprak Albert Metselaar over de beschieting van 5 augustus 1944. Begrijpelijk was dat er een locomotief vernietigd moest worden. Dat hoorde bij de toenmalige oorlogsvoering, dat was al veel vaker gebeurd, en dat kostte weinig burgerslachtoffers. Begrijpelijk was ook dat men dacht dat men als jachtvliegtuigen beschoten werd vanaf de trein, en vervolgens de trein als militair doel ging benaderen, kortom: schieten op de hele trein. Maar volstrekt onbegrijpelijk was het dat men blééf schieten, ook toen men zag dat men zoveel burgers trof. De piloten, van het 61^e Fighter Squadron van majoor Gordon Baker, onderdeel van de beroemde eenheid 'Zemke's Wolfspack', moeten gezien hebben wat er gebeurde. Aansluitend lazen de gezusters Strijker enige brieven voor, die na afloop aan hun ouders werden gestuurd. Daaruit sprak het verdriet, de onmacht en de troost die men van het geloof verwachtte.

Het monument voor de treinbeschieting is vrij toegankelijk. Het onderzoek is nooit afgerond. Naar verwachting zullen zich meer mensen gaan melden die de beschieting hebben meegemaakt, of die tussen de nagelaten papieren van familieleden aantekeningen daarover vinden. Ook hun verhaal kan van belang zijn. Ook het verhaal van de piloten is van belang. Hopelijk komt ook nog informatie uit Amerika. Vriend en vijand vervaagden. Allemaal slachtoffer.



***Pietje Bosma en Willem Schelhaas
onthullen het gedenkteken voor de
slachtoffers van de treinbeschieting
van 5 augustus 1944.***

Op het monument staat een tekst,
een slotstrofe van een gedicht,
dat bij de onthulling werd voorgedragen.

DODENTREIN

**Puffend, hijgend voortgetrokken.
Stoere stoomloc, stampend sterk.
Lange sliert vol hemden, rokken,
bloemenjurken, mensenwerk.
Zonbeschenen warme Drenthe,
Vredig, maar de blik omhoog.
Korenveld, een bosrand, bente.
Jagers aan de hemelboog!**

**Speurend in de blauwe sferen,
zweeft er zwierig zwaar geschut..
Thunderbolts, de jagers, heren,
duwen Duitsers in de put.
Weer een stoomloc, kijk hem roken,
als de ketel is doorboord.
Zien ze kogels, zien ze spoken?
Een bevel wordt snel verwoord....**

**Hier vervloeien
vriend en vijand,
in het dodelijke vuur.
5 augustus 44
Hartje zomer.
Rond één uur.**

ZWARTE ZATERDAG

DE DODEN VAN 5 AUGUSTUS 1944 BIJ PESSE

©Albert Metselaar, 2024 albertmetselaar@home.nl



Stoomlocomotief 3798, op 5 augustus 1944 vernietigd, ten noorden van Hoogeveen.

Er waren 44 doden en er werd gesproken van 141 gewonden.

De mensen stierven in de toenmalige situatie in de gemeente Ruinen, of na afloop elders in een ziekenhuis. Nu is het gebied gemeente Hoogeveen.

Overleden bij de treinbeschieting aan de Wijsterseweg op 5 augustus 1944:

Menne Roukes

40 jaar, echtgenoot van Berendje Scholtens, geboren te Veendam, werkmán, wonende te Veendam, zoon van Berend Christiaan Roukes en van Hilje Bijl, beiden overleden.

Harke de Poel

46 jaar, echtgenoot van Jansje Teesink, geboren te Veendam, incasseerder, wonende te Hengelo, zoon van Klaas Jan de Poel, zonder beroep, en Egbertje de Poel, zonder beroep, beiden wonende te Kloosterburen.

Ida de Jong

59 jaar, van echt gescheiden, was echtgenote van Derk Prins, geboren te Borger, zonder beroep, wonend te 's Gravenhage, dochter van Jan de Jong en van Harmina Nuismer, beiden overleden.

Freerkje Van der Werf-Van Calker

33 jaar, echtgenote van Jakob van der Werf, geboren te Slochteren, zonder beroep, wonende te Zuidlaren, dochter van Freerk van Calker, landarbeider, en Martie Woltier, zonder beroep, beiden wonend te Slochteren.

Frans Bottema

48 jaar, geboren te Ulrum, garnalenvisser, wonende te Ulrum, zoon van Jan Bottema, zonder beroep, wonende te Ulrum, en van Jantje Mellema, overleden.

Stoffer Beuving

67 jaar, echtgenoot van Geertruida van Wierema, geboren te Peize, bankwerker, wonende te Enschede, zoon van Hendrik Beuving en Ipkien Tuinman, beiden overleden.

Maria Christina Verplancke-Pikaar

55 jaar, echtgenote van Johannes Verplancke, geboren te Leiden, zonder beroep, wonende te Leiden, dochter van Paulus Pikaar en van Annigje Slingerland, beiden overleden.
Moeder van 14 kinderen.

Baltus Spieard

(Grote foto hierna.)

29 jaar, echtgenoot van Jantina Johanna Jager, geboren te Muntendam, fabrieksarbeider, wonende te Veendam, zoon van Gerrit Spieard, arbeider, en Wubbina Scheppers, zonder beroep, beiden wonende te Muntendam.



Antonia Johanna Willemse-Gerdzen

(Foto links)

29 jaar, weduwe van Hendrik Bartel Willemse, geboren te Rotterdam, zonder beroep, wonende te Rotterdam, dochter van Cornelis Gerdzen, zonder beroep, wonende te Rotterdam, en van Johanna Cornelia van Es, overleden. Ook haar moeder stierf bij de trein.





Johanna Cornelia Gerdzen-Van Es

(Foto links.)

55 jaar, echtgenote van Cornelis Gerdzen, geboren te Rotterdam, zonder beroep, wonende te Rotterdam, dochter van Antonie van Es en van Hendrika Voorzicht, beiden overleden.

Adolf Brader

25 jaar, verloofd met Trijntje Smand, geboren te Winschoten, distributie-ambtenaar, wonende te Assen, zoon van Lukas Brader, hulpbesteller bij de posterijen en telegrafie, en van Hendrikje Warris, zonder beroep, beiden wonende te Assen.

Trijntje Smand

(Foto links.)

22 jaar, verloofd met Adolf Brader en samen met hem betrokken bij de hulp aan onderduikers, geboren in de gemeente Westerbork, distributie-ambtenares, wonende in de gemeente Westerbork (Nieuweroord), dochter van Albert Smand, smid, en van Aaltje Sok, zonder beroep, beiden wonende in de gemeente Westerbork (Nieuweroord).

Jacobus Johannes Marijnus van Gastel

18 jaar, geboren te Breda, kolenbezorger, wonende te Breda, zoon van Jacobus Antonius Gerardus Marinus van Gastel, brandstoffenhandelaar, en van Maria Wilhelmina Digners, zonder beroep, beiden wonende te Breda.



Adrianus Dammers

48 jaar, echtgenoot van Reina Kluin, geboren te Loon op Zand, letterzetter, wonende te 's Gravenhage, zoon van Jacob Dammers en van Louisa van Hemert, beiden overleden.

Johannes Franciscus van Beek

52 jaar, echtgenoot van Hendrikje Fial, geboren te Amsterdam, reiziger, wonende te Groningen, zoon van Leonardus van Beek en van Johanna Fransina Teunissen, beiden overleden.

Dirk Kaptein

50 jaar, echtgenoot van Abeltje Jantina Westerdiep, geboren te Loosduinen, wasindustrieel, wonende te 's Gravenhage, zoon van Teunis Kaptein en van Antje Rietveld, beiden overleden.

Magdalena Sofie van Wijngaarden-Bohris

42 jaar, echtgenote van Johannes Gerardus van Wijngaarden, geboren te Mannheim, zonder beroep, wonende te Ysselstein, dochter van Karel Ludwic Bohris en van Barbara Bacher, beiden overleden.

Hendrika Johanna Klinkenberg

4 jaar, geboren te Amsterdam, zonder beroep, wonende te Ysselstein, dochter van Maria Adriana Klinkenberg, overleden.

Liesbetje Schenk

52 jaar, geboren te Appingedam, kantoorbediende, wonende te Utrecht, dochter van Klaas Schenk, zonder beroep, wonende te Utrecht, en van Neelke Mulder, overleden.

Wolter Wolbring

44 jaar, echtgenoot van Cornelia Piaternella van Hengelaar, geboren te Valburg, automobielschilder, wonende te Sassenheim, zoon van Stientie Wolbring.

Nijsina Stoffels

30 jaar, echtgenote van Geuko Busscher, geboren te Groningen, zonder beroep, wonende te Groningen, dochter van Johannes Wilhelmus Stoffels, kleermaker, en van Henderika Wieringa, zonder beroep, uit Groningen.

Antonie van Dijk

42 jaar, getrouwd met Christina Antonia Raben, geboren te Groningen, administrateur van het provinciaal bestuur, wonende te 's Gravenhage, zoon van Stoffer van Dijk, overleden, en Lieuwkje Vegter, zonder beroep, wonende te Haarlem.



Geertje Ruijneman-Zwaanstra

35 jaar, echtgenote van Jan Albertus Ruijneman, eerder weduwe van Egbert Koops, geboren te Assen, zonder beroep, wonende te Den Helder, dochter van Roelf Zwaanstra en Trijntje Talsma, beiden overleden.

Links: Geertje Zwaanstra en haar twee kinderen, Jan Koops en Corrie Ruijneman. Ook de kinderen zaten in de trein. Ze werden verpleegd in het ziekenhuis in Meppel.

Berendina Frederika Kip

43 jaar, echtgenote van Bareld Molenaar, geboren te Nieuwe Pekela, zonder beroep, wonende te Eindhoven, dochter van Berend Kip, arbeider, en van Wemeltje Smid, zonder beroep, beiden wonende te Onstwedde. Haar zoon Berend stierf enige dagen later

aan zijn verwondingen.

Arend Putman

17 jaar, geboren te Amsterdam, meubelmaker, wonende te Amsterdam, zoon van Gaston Antoin Jozef Marie Putman, ziekenhuisknecht, en van Anna Kostwinder, zonder beroep, beiden wonende te Amsterdam.

Jakob Lefkovics

31 jaar, geboren te Kolonica, kleermaker, wonende te Amsterdam, zoon van Lipot Lefkovics en Berta Kalkstein. Welk verhaal gaat er verborgen achter dit Joodse slachtoffer van de treinbeschieting? Hij is begraven op de Joodse begraafplaats bij Assen.

Gerrit de Jong

39 jaar, echtgenoot van Gerritjen Hiele, geboren te Rheden, houtscheepsmaker, wonende te Rotterdam, zoon van Pieter de Jong, overleden, en van Trijntje Slagboom, zonder beroep, wonende te Rotterdam.
(Een foto van het echtpaar zien we hierna, boven.)

27 personen, vrijwel direct al gedood.



De acht na afloop overleden gewonden:

Johannes Olijslagers

(Foto rechts)

36 jaar oud, technicus, geboren en wonende te Groningen, echtgenoot van Klazina Maria Kuipers, zoon van Marinus Olijslagers en Grietje Schuls, beiden zonder beroep en wonende te Groningen. Johannes stierf op 5 augustus 1944 om 16.30 uur in het ziekenhuis te Assen.

Jan de Jong

27 jaar, chauffeur, geboren te Gorinchem op 17 april 1917, wonende te Gorinchem, zoon van Johannes Antonius de Jong, sigarenmaker, en Johanna Christina van Dijk, beiden wonende te Gorinchem. Jan overleed op 5 augustus 1944 om 16.30 uur in het ziekenhuis van Hoogeveen.





Anna Margaretha Louisa Berghout

23 jaar, echtgenote van Alfred Plijnaar, zonder beroep, geboren te Rotterdam op 9 november 1920, wonende te Rotterdam, dochter van Antonius Johannes Josephus Berghout, expeditieknecht, en van Hendrika Adriana Wilhelmina Schaap, zonder beroep, beiden wonende te Rotterdam. Anna Berghout stierf op 5 augustus 1944 om 16.00 uur in het ziekenhuis van Hoogeveen.

Freerk Evenga

36 jaar, landbouwer, geboren te Bellingwolde, wonende te Zuidbroek, weduwnaar van Niessien Haaijer, zoon van Jan Evenga en Gepke Jansingh, beiden wonende te Bellingwolde, zonder beroep. Freerk overleed op 5 augustus 1944 om 17.00 uur in het ziekenhuis te Assen.

Cornelis Oosterom

58 jaar, conciërge, geboren te Nieuwland, wonende te Naaldwijk, echtgenoot van Elizabeth Kruis, zoon van Dirk Oosterom, overleden, en van Geertruida Kruis, zonder beroep, wonende te Nieuwland. Cornelis stierf op 7 augustus 1944 om 17.00 uur in het ziekenhuis te Assen.

Berend Molenaar

(Foto links.)

14 jaar, zonder beroep, geboren te Eindhoven op 25 november 1929 en wonende te Eindhoven, zoon van Bareld Molenaar, glasblazer, wonende te Eindhoven, en Berendina Frederika Kip, al op 5 augustus 1944 tijdens de

treinbeschieting overleden. Berend stierf op 8 augustus 1944 om 16.00 uur in het ziekenhuis van Hoogeveen. Zijn moeder stierf bij de trein.

Gunster Berend Timmer

23 jaar, viskoopman, geboren te Winschoten, wonende te Assen, zoon van Gunster Berend Timmer, overleden, en Rijndelt Schrik, koopvrouw te Assen. Gunster stierf op 10 augustus 1944 om 01.00 uur te Assen.

Anna Neumann

44 jaar, geboren 7 februari 1900 te Essen, Duitsland. Ze had de Duitse nationaliteit. Ze verbleef te Deventer en woonde te Essen. Ze is overleden op 6 augustus 1944 in het ziekenhuis Bethesda. Er is in Hoogeveen geen overlijdensakte opgemaakt, zodat ze lang uit zicht bleef. Haar betrokkenheid is naar voren gekomen in februari 2015, toen een verklaring werd gevonden in het archief van de gemeente Hoogeveen.



Verder gedood:

X X X X X X X X X

Negen onbekende soldaten, waaronder zeer waarschijnlijk Nederlanders in Duitse krijgsdienst. Hun graven zijn nog niet gevonden.

Hierna: Het graf van Trijntje Smand, op de begraafplaats van Tiendeveen. Dit is het enige graf van doden van de treinbeschieting in de gemeente Hoogeveen. Alle andere doden zijn elders ter aarde besteld. De slachtoffers kwamen niet uit Hoogeveen en de ramp verdween uit vele geheugens.

Trijn, zoals ze werd genoemd, was opgebaard in de huiskamer van haar ouders, aan de Middenraai in Nieuweroord, naast de smederij van haar grootvader. Het was een laag huis en het was erg warm. Overlijden in een zomers augustus bracht ongunstige omstandigheden met zich mee. Haar baar stond op een bed van turf. Het was een akelig gezicht. Er lekte vocht. Het waren traumatische ervaringen voor de andere kinderen. Trijn werd begraven bij haar broer Koert.

HIER RUST
ONZE GELIEFDE
DOCHTER EN ZUSTER
TRUNTJE.
GEB. TE NIEUWERDORD
26 FEBR. 1922,
OVERL. TE RUIJNEN
5 AUG. 1944.

A. SMAND
A. SMAND-SOK
EN KINDEREN.

RUST ZACHT.



Zicht op het oude station. Een overstapplaats van trein op tram, een overslagplaats van goederen op meerdere transportmiddelen, en op 4 augustus 1944 de plaats van waaruit de hulpverlening aan de passagiers werd opgepakt.

HULPVERLENERS

ACTIEF OP 5 AUGUSTUS 1944 BIJ DE TREIN

©Albert Metselaar, 2024 albertmetselaar@home.nl

BETROKKEN GEZINNEN

--**Albert Strijker**, geb. 12-10-1910, Stadterij, bij Hoogeveen. Landbouwer en veehouder. Wijsterseweg 147. Gehuwd met **Grietje Kleis**, geb. 5-1-1913, de Sleutel, Stuifzand. Nederlands Hervormd. Ze trouwden 27 april 1935 te Ruinen. Hun kinderen waren nog klein maar het stond hen helder voor de ogen wat er 5 augustus 1944 bij hun woning is gebeurd. Ze waren aan het oogsten, op het land dat aan de spoorbaan grensde. Alberts Schoonvader en Grietjes zuster en haar man hielpen mee, terwijl Grietjes moeder op de kinderen van de jonge gezinnen paste. In één klap werden ze hulpverlenend, veranderde de boerderij en het erf in een noodhospitaal, werden alle lakens en slopen voor gewonden en verbandmateriaal uit elkaar gesneurd, ladders werden brancards. Hun beloning, na afloop, enkele toegestopte producten van iemand waar niemand het van verwachtte, NSB-politieman Soer.

--**Tieme Wanders**, geb. Gehuwd met **Annigje Kleis**, geb. 16-2-1904. Ze woonden te Zwartschaap D 107, dat later werd hernummerd tot Zwartschaap 13. Nederlands Hervormd. Landbouwers. Ze zouden de 5^e augustus 1944 helpen bij Annigjes zus en zwager, de familie Strijker van Wijsterseweg 147, maar als ze op het land aan het werk zijn wordt de trein beschoten. De akker verandert in een bloedbad. Ze doen wat ze kunnen voor de gewonden en de doden.

--**Jan Kleis**, geb. 25-10-1882, gem. Ruinen, gehuwd met **Everhardina Kamman**, geb. 1-5-1884. Landbouwers. Nederlands Hervormd. Zwartschaap D 46-1, later hernummerd tot Zwartschaap 14. Ze waren op 5 augustus 1944 bij hun dochter Grietje, gehuwd met Albert Strijker, Wijsterseweg 147. Opoe paste op kleinkinderen, opa werkte mee in het veld. Ze werden door de treinbeschieting geconfronteerd met de harde werkelijkheid van de oorlog en hielpen mee waar mogelijk.

ALGEGHELE COÖRDINATIE

--**Mannes Marinus Schipper**, geb. 30-9-1897, gemeente Ambt-Almelo. Directeur van de LTS, de Ambachtsschool en hoofd van de Luchtbeschermingsdienst te Hoogeveen. Gehuwd met Anna Schaaf. Ze woonden op Bentinckslaan 81. Gereformeerd. Zo gauw er luchtalarm was gegeven, belde hij de brandweer, de stationschef en de ploeg van de transportcolonne. Hij zorgde er ook voor dat de ziekenauto, de enige die op dat moment in Hoogeveen ter beschikking was, naar de plaats van de ramp ging, en stelde ziekenhuis Bethesda in kennis.

INGEZET PERSONEEL VAN HET STATION HOOGEVEEN VAN DE NS

--**Abe Schippers**, geb. 5-12-1884, Hemeluder Oldephaert, Oudega. Stationschef van het NS-station te Hoogeveen, wonend boven het station sinds 27 oktober 1936. Gehuwd met Arentje Schreuder. Geen kerkelijke binding. Hij coördineerde de hulpdiensten vanaf zijn positie op het station, lichtte de NS in, belde de artsen. Hij stuurde mensen naar de plek zelf. Hij zorgde voor een opvangplaats voor de dode lichamen. De wachtkamer 2^e klas was kortdurend ingericht als mortuarium.

--**Albert Duinkerken**, geb. 30-11-1910, Ruinen. Noord 38. Rangeerder bij de Nederlandse Spoorwegen, gestationeerd op het station van Hoogeveen. In een uittreksel van het bevolkingsregister uit 1944 is hij vermeld als transportarbeider. Arbeider was zijn status en als rangeerder werkte hij bij en voor het transport. Gehuwd met Johanna Nijland. Nederlands Hervormd. Rangeerder Duinkerken kreeg opdracht de locomotor (Sik) van het kopspoor te halen en de lege platte wagen op het losspoor los te koppelen en mee te nemen richting Wijster. De 16-jarige leerling-telegrafist Bertus de Visser kreeg van de chef de opdracht om mee te gaan, als uitkijk, want er was nog steeds luchtalarm. Ze deden wat ze konden, maar voor velen was er niets meer te doen. Achter de Sik was een platte wagen aangekoppeld. Duinkerken reed terug naar Hoogeveen, met de platte wagen vol met lijken. Ze werden tijdelijk neergelegd in de 2^e klas wachtkamer van het station te Hoogeveen. Schaduwwijde: terwijl onze regering in ballingschap een spoorwegstaking uitriep, in belang van ons volk en om de Duitse weerstand bij de geallieerde opmars niet door bevoorrading via Nederlands personeel en door ons eigen materieel te laten vergroten, bleef hij aan het werk. Er is een hele lijst van werkwilligen uit 1945.....

--**Klaas Hummel**, geb. 16-9-1911, opgegroeid in het pand dat later de aanduiding zo krijgen van Wijsterseweg 2. Hij was bij zijn huwelijk in 1938 landbouwer en nadien railen baanwachter bij de NS. Gehuwd met Roelofje Meijer. Ze woonden samen op Toldijk D 147, later hernoemd tot Toldijk 11. Nederlands Hervormd. Klaas Hummel had de treinbeschieting van 5 augustus 1944 gezien vanaf ca. 3 km afstand. Klaas Hummel is direct na afloop van de beschieting in ca. 20 minuten over de spoordijk naar de plek van het onheil gelopen. Onderweg passeerden hem een dertigtal Duitse soldaten op de fiets. Toen Hummel bij de trein aankwam was het eerste wat hij waarnam, dat er twee dode mensen in de haver naast de dijk lagen. Het was een gewone burgertrein, waarvan de achterste wagons in brand stonden, wist hij later te vertellen. Hij zag het

vreselijke schouwspel van al die doden en probeerde met anderen voor de gewonden te doen wat mogelijk was, onder leiding van de artsen. Schaduwzijde: terwijl onze regering in ballingschap een spoorwegstaking uitriep, in belang van ons volk en om de Duitse weerstand bij de geallieerde opmars niet door bevoorrading via Nederlands personeel en door ons eigen materieel te laten vergroten, bleef hij aan het werk. Er is een hele lijst van werkwilligen uit 1945.....

--**Lambertus 'Bertus' de Visser**, geb. 30-5-1928. Van Echtenstraat 94. Zoon van Willem Marinus de Visser, stationsambtenaar en voor de telefonie van de NS, werkzaam op het station te Hoozevee. Gereformeerd. Bertus was 16, leerling-telegrafist en in de leer op het Hoozeveense station, ten tijde van de treinbeschieting en de spoorwegstaking. Van beide gaf hij in 1992 uitvoerig verslag, zodat we mede door deze ooggetuige dicht bij de gebeurtenissen zelf konden komen. Bertus werd met Albert Duinkerken en de Sik meegestuurd naar de plaats des onheils, direct na de beschieting van de trein. Ze deden wat ze konden. Ze kwamen uiteindelijk terug met een platte wagen vol lijken.

INGEZETTE BRANDWEERLIEDEN UIT HOOZEVEE

ZUIDERGROEP

De groep had een autospuit met personeel en een ladderwagen, ondergebracht aan het begin van het Haagje, in een gebouwtje bij de eiermarkt.

--**Arend ter Stege**, geb. 12-12-1898, Zuiderweg 35. timmerman-aannemer, tevens hoofdbrandmeester van de brandspuit van de eiermarkt, in het Haagje. Na het arresteren en wegvoeren naar een Duits kamp van Geert de Jonge, werd Arend de nieuwe brandweercommandant van Hoozeveen. Men sprak van de Zuidergroep, waar hij hoofdbrandmeester was, en als commandant was hij het voor alle groepen. De diverse brandweerkorpsen in Hoozeveen waren over het algemeen vaderlandslievend, en waren terughoudend bij een brand die het verzet goed uitkwam. Arend was getrouwd met Lammigje Booij. Later groepscommandant bij de BS, Binnenlandse Strijdkrachten, benoemd 12 april 1945. Nederlands Hervormd. Betrokken bij de hulpverlening bij de treinbeschieting van 5 augustus 1944 als brandweercommandant.

--**Evert Kersten**, geb. 26-3-1898, Beilen. Alteveerstraat 22. Boekhouder en later bedrijfsleider. Aanvankelijk Nederlands Hervormd, later Remonstrants. Gehuwd met Anna Geertruida Westra. Brandmeester bij de brandweer van de Zuidergroep van de brandweer van Hoozeveen. Betrokken bij de hulpverlening bij de treinbeschieting van 5 augustus 1944.

--**Klaas Koster**, geb. 28-2-1898. Van Echtenstraat 22. Gehuwd met Alina Pastoor. Garagehouder. Inspecteur brandmeester bij de Zuidergroep van de brandweer van Hoozeveen. Betrokken bij de hulpverlening bij de treinbeschieting van 5 augustus 1944. Hij was achtereenvolgens Christelijk Gereformeerd, Nederlands Hervormd en Remonstrants.

--**Arend Hartman**, geb. 25-7-1893, rijwielhersteller. Schutstraat 98. Gehuwd met Marrigje Schrijver. Nederlands Hervormd. Brandweerman en, als chauffeur motordrijver, betrokken bij de hulpverlening na de treinbeschieting van 5 augustus 1944.

--**Gerrit Daniël Danes**, geb. 26-10-1917, rijwielhersteller, Hoofdstraat 192. Chauffeur motordrijver bij de brandweer van Hoozeveen. Als zodanig betrokken bij de hulpverlening na de treinbeschieting van 5 augustus 1944. Nederlands Hervormd. Ongehuwd.

--**Jan Stoter Azn**. Geb. 1-1-1889. Schutstraat 97. Huistimmerman. Gehuwd met Frederika Eikelboom. Gereformeerd. Pijpgast autospuit. Als zodanig betrokken bij de hulpverlening na de treinbeschieting van 5 augustus 1944.

--**Roelof Woldman**, geb. 5-2-1913. Schutstraat 22. Installateur gas, water en electra. Gehuwd met Hilligje Smit. Pijpgast autospuit. Als zodanig betrokken bij de hulpverlening na de treinbeschieting van 5 augustus 1944. Nederlands Hervormd.

--**Hendrikus Schultink**, geb. 15-2-1910. Huistimmerman. Zuiderweg 3. Gehuwd met Geertje Hagedoorn. Nederlands Hervormd. Pijpgast autospuit. Als zodanig betrokken bij de hulpverlening na de treinbeschieting van 5 augustus 1944. Nederlands Hervormd.

--**Hermannus Stoter**, geb. 24-6-1895. Alteveerstraat 12. Huisschilder. Ongehuwd. Nederlands Hervormd. Pijpgast autospuit. Als zodanig was hij betrokken bij de hulpverlening na de treinbeschieting van 5 augustus 1944.

--**Jacob Fieten**, geb. 26-12-1912. Haagje 6. Handelaar c.q. grossier gedestilleerd. Geen kerkelijke binding. Gehuwd met Derkinga Jantina Zuidema. Reserve chauffeur motorspuit en bediende ladderwagen, bij de brandweer van Hoogeveen. Als zodanig was hij betrokken bij de hulpverlening na de treinbeschieting van 5 augustus 1944.

--**Hendrikus Zwart**, geb. 13-6-1907. Zuiderweg 49. Timmerfabrikant. Gereformeerd. Gehuwd met Djoeke de Boer. Tevens actief bij de brandweer. Hij bediende de ladderwagen en de motorspuit. Als zodanig betrokken bij de hulpverlening na de treinbeschieting van 5 augustus 1944.

NOORDERGROEP

De groep had een motorspuit met personeel en materieelwaggen, ondergebracht in de Grote Kerkstraat.

--**Jan Dekker**, geb. 30-10-1897, Haarlemmermeer. Hoofdopzichter Gemeentewerken. Coevorderstraatweg 6, later hernoemd tot De Vos van Steenwijklaan 6. Hoofdbrandmeester van de Noordergroep van de brandweer van Hoogeveen, en als zodanig betrokken bij de hulpverlening bij de treinbeschieting van 5 augustus 1944. Als Hoogeveen in oktober 1944 overspoeld wordt door Duitse eenheden, stelt hij zich dermate actief en behulpzaam op bij het vorderen van panden, dat hij zich zeer ongeliefd maakt. Bij de plaatsing op de erelijst is hij dan ook een twijfelpersoon. Gereformeerd.

--**Derk Jan Baardslag**, geb. 5-9-1887. Hoofdstraat 84. Rijwielhandelaar. Gehuwd met Antje Klijnsma. Gereformeerd. Motordrijver bij de brandweer van Hoogeveen. Als zodanig was hij betrokken bij de hulpverlening na de treinbeschieting van 5 augustus 1944.

--**Roelof Hup**, geb. 23-10-1898. Van Echtenstraat 78. Timmerman-aannemer en Controleur werkverruiming. Gehuwd met Hendrikje Fictorie. Pijpgast motorspuit, en als zodanig betrokken bij de hulpverlening na de treinbeschieting van 5 augustus 1944.

--**Hendrik Fidom Jzn**. Geb. 1-1-1896 Van Echtenstraat 27. Huistimmerman. Gehuwd met Aaltje Haasjes. Gereformeerd. Pijpgast motorspuit. Als zodanig was hij betrokken bij de hulpverlening na de treinbeschieting van 5 augustus 1944.

--**Klaas Hartman**, geb. 21-1-1891, Gouda. Kerkstraat 51. Weduwnaar van Seijertje Dina Seinen. Gehuwd met Grietje Masselink. Gemobiliseerd en als soldaat actief in de meidagen van 1940 als korporaal bij het Korps Luchtwachtdienst te Hoogeveen. Winkelier en venter, tevens vrachtrijder, in eigen dienst. Schaduwwijde: Hij was actief betrokken bij het ontruimen van woningen van Joodse Hoogeveners en het vervoer van hun inboedels naar opslagplaatsen in Hoogeveen. Brandwacht. Als zodanig was hij betrokken bij de hulpverlening na de treinbeschieting van 5 augustus 1944. Klaas was ook al actief in de mobilisatieperiode en de meidagen van 1940. Hij was toen korporaal bij het Korps Luchtwachtdienst te Hoogeveen, gestationeerd op de watertoren. Lid van de vereniging van oud-verzetssensen. Gereformeerd.

--**Hendrikus 'Riks' van Genne**, geb. 3-9-1907, schoenmaker. Hoofdstraat 38. Gehuwd met Bertha Frederika van der Sleen. Hij was in de mobilisatie en de meidagen van 1940 ingedeeld bij het 19 RI. Functie: Tamboer. Brandwacht. Als zodanig was hij betrokken bij de hulpverlening na de treinbeschieting van 5 augustus 1944. Nederlands Hervormd.

--**Johannes Wams**, geb. 12-3-1899, Hoofdstraat 41, bankwerker en installateur, gehuwd met Grietje Fidom. Nederlands Hervormd. Brandwacht. Als zodanig was hij betrokken bij de hulpverlening na de treinbeschieting van 5 augustus 1944.

--**Jacob Steenbergen**, geb. 22-5-1885. Grote Kerkstraat 16. Loodgieter, daarvoor koperslager. Gehuwd met Margaretha Slot. Brandwacht. Als zodanig was hij betrokken bij de hulpverlening na de treinbeschieting van 5 augustus 1944. Nederlands Hervormd.

--**Jacob Westerbeek**, geb. 16-10-1910. Hoofdstraat 92. Bedrijfsleider van een garage. Lid van de Hersteld Evangelische Apostolische Gemeente (HAZEA). Gehuwd met Hendrika Oechies. Chauffeur motorspuit bij de brandweer van Hoogeveen. Als zodanig was hij betrokken bij de hulpverlening na de treinbeschieting van 5 augustus 1944. Hij was in de mobilisatie en de meidagen van 1940 actief als soldaat, ingedeeld bij de afdeling Vliegtuigbouw Soesterberg. Luchtvaart Afdeling. Hij was toen monteur bij Garage Kip.

--**Harm Bakker**, geb. 2-7-1899, Beerta. Wilhelminastraat 65. Gehuwd met Ebeliena van der Klap. Nederlands Hervormd. Pijpgast motorspuit bij de brandweer van Hoogeveen. Als zodanig was hij betrokken bij de hulpverlening na de treinbeschieting van 5 augustus 1944.

--**Bart Vreeburg**, geb. 18-12-1896, Meppel. Oranjestraat 10. Steenhouwer. Gehuwd met Willemina Vollandam. Nederlands Hervormd. Hoofdbrandwacht. Als zodanig was hij betrokken bij de hulpverlening na de treinbeschieting van 5 augustus 1944.

VANUIT DE DIVERSE AL DAN NIET MEDISCHE HULPDIENTEN

--**Pieter Kooiman**, geb. 27-11-1891, Het Bildt. Bentinckslaan 18. Gehuwd met Frederika Bernardina Hendrika Radijs. Gescheiden 31 januari 1948 en 20 februari 1948 hertrouwd met Neeltje de Groot. Sinds 1917 gevestigd te Hoogeveen als huisarts. In 1931 richtte hij met geestverwanten de Vrijzinnig Democraten op. Hij haalde een zetel bij de raadsverkiezing. De partij werd in 1935 gefuseerd met de Liberale Staatspartij en vormde de Onafhankelijke Democratische Kieskring, die 2 zetels haalde: Piet Kooiman en de Joodse handelaar in manufacturen en politicus Salomo Polak. Bij de verkiezingen in 1939 kwam ook J. Koning uit Noordscheschut bij hen in de fractie in de Raad. Piet werkte in het verzet samen met Leendert Lafeber en Jan de Jonge. Leendert kwam bij hem naar de BBC-uitzendingen luisteren. Ze tikten het nieuws uit op een Remington typemachine, maakten doorslagen en verspreidden deze, onder meer via de vrouw van Leendert en haar zoontje. De huisarts behandelde onderduikers en zorgde voor het onderbrengen van Joodse onderduikers. Hij bood ze ook onderduikadressen aan toen ze werden weggevoerd, maar daar maakte men veelal geen gebruik van. Zijn echtgenote ontmoette veehandelaar Sallo Braaf op de Stationstraat, rukte hem de Jodenster van zijn jas en spoorde hem aan: "*Ga er vandoor, zorg er voor dat je een duikadres krijgt!*" Braaf kwam in huis bij de familie Flokstra op Trasselt. Als arts bezocht hij in de eerste helft van 1942 ook de Joodse tewerkgestelden in de werkkampen Geesbrug, Ruinen, Stuifzand en Kremboong. Dokter Kooiman werd na de oorlog lid van de noodgemeenteraad en kwam voor de Partij van de Arbeid in de nieuwe gekozen gemeenteraad. Hij legde zijn functie neer toen hij zijn lidmaatschap van de PvdA opzegde. Zijn praktijk deed hij in 1952 aan de Joodse huisarts Eddo van

Rhijn, geboren te Hoogeveen. Pieter Kooiman overleed 23 februari 1959 te Hoogeveen. Doopsgezind. Lid van het artsenverzet. Opmerkelijk gebeuren waar hij bij betrokken was: de medische hulpverlening bij de dodelijke treinbeschieting van 5 augustus 1944, waarbij uiteindelijk 44 doden en meer dan 150 gewonden vielen.

--**Roelof Kars Brouwer**, geb. 6-10-1901, 's Gravenhage. Schoolarts, Linthorst Homanstraat 1. Hij kwam per 4 april 1942 naar Hoogeveen vanuit Oost-Dongeradeel. Vanaf 1 juni 1945 woonde hij op Hoofdstraat 68. Betrokken bij het artsenverzet. Gehuwd met Henriëtte Elisabeth de Vroom. Gereformeerd. Hij was leider van de transportcolonne van het Roode Kruis en trok als zodanig met twee groepen van deze colonne naar de trein, beschoten op 5 augustus 1944 bij Oostering, achter boerderij Wijsterseweg 147. Ze troffen een vreselijk schouwspel aan met veel doden en gewonden. Hij was later tevens belast met de medische zorg van opgevangen vluchtelingen en arts van de BS, de Binnenlandse Strijdkrachten. Na de bevrijding lid van de vereniging van oud-verzetssmensen.

--**Jan Willem Andries van der Wal**, geb. 23-12-1894, Westzaan. Huisarts te Hoogeveen. Hoofdstraat 5. Gehuwd met Wijnanda Adriana Antonia Koenders. Voorzitter van de Afdeling Hoogeveen van het Roode Kruis. Als bestuurslid van het Nederlandsche Roode Kruis, afdeling Hoogeveen, verantwoordelijk voor de inzet van het Roode Kruis na de treinbeschieting van 5 maart 1944, en de training, voorbereiding en aanpak van het Roode Kruis bij alle andere voorkomende calamiteiten. Hij was ook zelf dienstverlenend na de treinbeschieting. Na afloop deed hij de lijkschouw van alle burgerslachtoffers.

--**Willem Lodewijk Franciscus Duymaer van Twist**, geb. 8-3-1905 te Modjo-Warno, Nederlands-Indië. Huisarts te Hoogeveen, aanvankelijk op Hoofdstraat 112 en vanaf mei 1939 op Hoofdstraat 28. Gehuwd met Catharina Henriëtte Burger. Nederlands Hervormd. Als bestuurslid van het Nederlandsche Roode Kruis, afdeling Hoogeveen, verantwoordelijk voor de inzet van het Roode Kruis na de treinbeschieting van 5 maart 1944, en de training, voorbereiding en aanpak van het Roode Kruis bij alle andere voorkomende calamiteiten. Hij was ook zelf dienstverlenend na de treinbeschieting. Na de oorlog lid van de vereniging van oud-verzetssmensen te Hoogeveen.

--**Jan Buitink**. Hij woonde op Hoofdstraat 43a, de bovenwoning boven 43, waar de Nederlandsche Handel Maatschappij N.V. gevestigd was. Jan Buiting was agent van deze maatschappij. Gehuwd met Catharina Juliana Locht. Nederlands Hervormd. Vanaf 1942 penningmeester van het Nederlandsche Roode Kruis, afdeling Hoogeveen, en als zodanig bestuurlijk verantwoordelijk voor de inzet van het Roode Kruis na de treinbeschieting van 5 maart 1944, en de training, voorbereiding en aanpak van het Roode Kruis bij alle andere voorkomende calamiteiten.

--**Willem Faber**, geb. 4-10-1885, Ulrum. Hoofdstraat 15. Predikant bij de Gereformeerde Kerk van Hoogeveen. Gehuwd met Geessien Bakker. Hij was in de mobilisatie en de meidagen van 1940 actief als veldprediker in de Grebbelinie. Bestuurslid van het Nederlandsche Roode Kruis, afdeling Hoogeveen, en als zodanig bestuurlijk verantwoordelijk voor de inzet van het Roode Kruis na de treinbeschieting van 5 maart 1944, en de training, voorbereiding en aanpak van het Roode Kruis bij alle andere voorkomende calamiteiten.

--**Martha Rietema**, geb. 14-11-1888, Leens. Vroedvrouw te Hoogeveen. Bentinckslaan 16. Gehuwd op 42-jarige leeftijd op 21 oktober 1931 met de 55-jarige Jan Geerts, geb. 3-9-1876 te Ruinerwold, agent van een petroleummaatschappij. Nederlands Hervormd. Kinderen zijn er niet meer gekomen en Martha kon blijven werken. Ze was betrokken bij de verzorging van de doden van de treinbeschieting van 5 augustus 1944. Tussen de lijken lag ook het lichaam van mevrouw Kamerling uit Den Haag. Haar reisgenote, mevrouw Kamman, was ongedeerd gebleven. Mevrouw Kamerling miste haar rech-

tervoet. Die was eraf geschoten. Ze was doodgebloed, zo leek het. Ze reageerde niet meer, en werd op de boerenwagens afgevoerd. Tussen de lijken. Twee of drie dagen lag ze daar onder een laken, tussen de doden in zaal Blok. Toen werd ze gewassen door zuster Rietema, bij het afleggen. Wat niemand verwacht had: ze begon te bewegen! Mevrouw Kamerling werd door de grafdelver van Hoogeveen naar het ziekenhuis gebracht. Van daaruit heeft ze nog maanden moeten revalideren in Hellendoorn. Maar ze kwam er gelukkig bovenop.

--**Jan Wolter Oosterhuis**, geb. 2-12-1884, Wonseradeel. Van 1921 tot 1949 was hij directeur-chirurg van Bethesda. Hij woonde in de oorlog op Schutstraat 120, de directeurswoning. Hij vertrok per 18 november 1949 naar Blankenslaan 4. Hij was tevens vrouwenarts. Gehuwd met Melina Bolt. Gereformeerd. Hij overleed in 1955 en werd te Hoogeveen begraven. De arts was nauw betrokken bij het verzet van ziekenhuis Bethesda, net als de andere artsen, en net als al het vrouwelijke personeel dat er als dienstbodes, huishoudsters, verpleegsters en wat dan ook rondliep en zich inzette voor alle mensen, al dan geen vluchtelingen en onderduikers. Direct na de treinbeschieting van 5 augustus 1944 bracht hij het ziekenhuis in een soort alarmtoestand, waarbij het voorbereid was op de komst van tientallen patiënten.

--**Jantina 'Tinie' Zijlstra**, geb. 3-1-1918. Ze begon als dienstbode, werd leerling verpleegster in Dennenoord, Zuidlaren en kwam per 10-11-1941 wonen op een kamer boven ziekenhuis Bethesda, Schutstraat 126. Daar groeide ze samen met de verpleegkundig directrice en de artsen uit tot de kern van het verzet van ziekenhuis Bethesda. Als hoofdzuster van Bethesda kreeg ze een vuurproef na de treinbeschieting van 5 augustus 1944. Met 33 daar opgenomen zwaar gewonden, 80 mensen met diverse soorten ernstige verwondingen en 28 lichtgewonden, werd het ziekenhuis van Hoogeveen gewoon overstromd met hulpvragen. Verpleegster zuster Zijlstra trouwde op 8 januari 1947 met een van haar patiënten, de KP'er Anne van der Wal. Ze emigreerden naar Canada. Tinie was een zus van Jan Zijlstra, en een dochter van Bouwe Zijlstra. Gereformeerd.

VERDER ACTIEF

--**Klaas Stuifzand**, in het Drents Klaas Stoefzaand genoemd, geb. 14-11-1896 te Tiendeveen. Hij woonde te Stuifzand op het adres dat later Zwartschaap 30 zou worden. Gehuwd met Catharina Vos. Nederlands Hervormd. Klaas was arbeider en reed met de melkbussen, voor de melkfabriek. Volle bij de boeren ophalen, afleveren bij de fabriek, en lege terugbrengen. Hij werd bij de treinbeschieting van 5 augustus 1944 ingezet bij het vervoer van doden en gewonden en bracht twee wagens met doden naar café Blok, vooraan aan de Toldijk.

--**Hendrik Westenberg**, geb. 28-3-1908. Voerman/koetsier/paardenzorger bij expeditiebedrijf Homan, Stationsstraat 3 te Hoogeveen. Hij en zijn vrouw Catreina Klok woonden zelf op Hoofdstraat 48. Hij was Hervormd, zij Gereformeerd en de kinderen waren ook Hervormd. Na de treinbeschieting van 5 augustus 1944 werd Hendrik ook ingezet bij het vervoer van de doden, van de trein naar Hoogeveen. Hij vervoerde ook de doden van de executies van 5 mensen in het Spaarbankbos, in 1943.

--**Roelof Remmelt Zwartscholten**, geb. 8-4-1932. Hij woonde in het oude tolhuis, Toldijk 15. Dit was tot 2 december 1969 nog gemeente Ruinen, daarna Hoogeveen. Later gehuwd met Trijntje Oostr. Zoon van Hendrik Jan Zwartscholten en Geertje Sol. Omdat zijn vader in Duitsland was geboren, en als Rijksduitsers verplicht bij de Weermacht was ingedeeld, was hij tot de naturalisatie niet erkend als Nederlander. Zijn loyaliteit was echter duidelijk: die lag bij de bevolking van Hoogeveen, Ruinen en omstreken. In 1944 waren jongemannen in Duitsland tewerk gesteld, of ondergedoken, en konden zich niet laten zien op plekken waar Duitsers en politie aanwezig was. De

treinbeschieting van 5 augustus 1944 zorgde voor in ieder geval 44 doden. Ze stierven aan de Wijsterseweg, bij de boerderij van Strijker, of in ziekenhuizen. Roelof was te jong voor tewerkstelling. Hij was na de treinbeschieting aan het werk met een boerenwagen, een platte wagen, waarbij hij de lichamen van de doden uit het veld bij de Wijsterseweg ophaalde en vervoerde naar café Blok, waar ze tijdelijk waren opgebaard. Café Blok lag ook aan de Toldijk. Andere doden lagen in de 2^e Klas Wachtkamer van het station, vervoerd per spoor. Gereformeerd.

--**Albert van Alderen**, geb. 19-4-1902. Gehuwd met Trijntje Faken. Landbouwer. Gereformeerd. Hij woonde te Pesse, maar had bouwland aan de Wijsterseweg, nabij de bewuste spoorbaan, waar op 5 augustus 1944 de trein werd beschoten. Zoon Aaldert (geb. 12-7-1932) vertelde, over het moment direct na de beschieting: *“Toen het weer stil was, zijn wij op afstand wezen kijken. Ik zag rook en ik hoorde mensen schreeuwen. Maar ik mocht van mijn vader niet verder mee en moest terug naar het land. Mijn vader is er toen heen gegaan om te helpen.”* De beelden bleven hem zijn leven lang bij. Vader Albert werd één van de vele anonieme hulpverleners van die dag. Albert van Alderen woonde op meerdere adressen en verbleef van 1 mei 1940 tot 1 november 1945 in het pand C 73. Later werd dit Dorpsstraat 72, Pesse.

--**Gerhardus Lijster**, geb. 21-4-1881. Landbouwer. Het toenmalige adres was Zwartschaap D 4. Dit werd later Zwarte Water 4. Het pand stond en staat een eind van de weg Zwarte Water af, en is dicht bij de spoorlijn te vinden. Gehuwd 5 mei 1906 te Hoogeveen met Aaltje ten Kleij, geb. 27-4-1881. Gereformeerd. Ze vielen onder de kerk van Pesse, aan de Hoogeveenseweg. Na de beschieting werd een beroep gedaan op omwonenden om voor verbandmateriaal te zorgen. Het gezin haalde het linnenwerk uit de kasten, scheurde het uit elkaar en bracht het naar de rampplaats, om te helpen wat mogelijk was. Dit alles maakte onnoemlijk veel indruk en bleef doorverteld in de generaties erna. Het geeft ook aan dat er omwonenden geholpen zullen hebben waar we de namen helaas niet van kennen.

--**Roelof Post**, geb. 11-9-1894, Achterom, gemeente Hoogeveen. Bij zijn huwelijk, op 27 februari 1920, was hij arbeider in de gemeente Beilen. Gehuwd met Jantje Kroezen, geb. 27-5-1898. Ze kwamen per 12 mei 1921 in de gemeente Ruinen wonen, waarbij Roelof werd ingeschreven als arbeider te Stuifzand, wonend op adres D 44. Dat is later hernoemd tot Zwartschaap 24 te Stuifzand. Een volgend adres was Zwartschaap D 124, dat later werd hernoemd tot Wijsterseweg 146. Daar hadden ze een boerderij. Nederlands Hervormd. Ze waren de directe burenen van Albert Strijker, bij wie achter op het land op 5 augustus 1944 zoveel doden en gewonden vielen. Je stond elkaar bij in nood, vanuit je burenplichten, en werd ook hierbij ingeschakeld, omdat iedereen die wat doen kon toen nodig was. Gewoon, omdat het op je weg kwam.

Er zijn veel meer mensen toentertijd aan het werk geweest.

We kennen slechts een deel van de namen.

Waar mogelijk wordt dit overzicht aangevuld. Wie we met zekerheid missen, zijn de mensen van de transportcolonne, en de ingezette brandweelieden en andere hulpverleners uit de gemeente Beilen.

TACHTIG JAAR NA DATO

DE HERDENKING OP 5 AUGUSTUS 2024

©Albert Metselaar, 2024 albertmetselaar@home.nl

Herdenken in vakantietijd, hoe doe je dat? Hartje zomer, iedereen is weg zou je zeggen, en wie kan, heeft die het hoofd bij een herdenking? Zo was het ook 80 jaar geleden, 5 augustus 1944. Hartje zomer, rond één uur, zoals er op de herdenkingssteen staat. Het was achter het adres dat we nu kennen als Wijsterseweg 147. Er staat een markering aan de weg, waar verderop in het bos het herdenkingsmonument staat. Een pad, dwars door de natuur brengt ons er heen. Niet genoemd, maar feitelijk waar: het bos zelf was al onderdeel van de ramp, die zich hier 80 jaar geleden voltrok. 44 doden, toen Amerikaanse jagers bij vergissing een passagierstrein kapot schoten. Pakweg 150 gewonden. Voor zover ze geregistreerd werden. Velen maakten dat ze weg kwamen, als het niet erg genoeg was om op hulp te wachten. De overlevenden van de overvolle zomertrein lagen overal in het bos, met de bomen als schild, rond de trein in de droge sloten, waar het maar veilig leek. Het toenmalige bouwland, waar de oogst in volle gang was, is inmiddels voor een belangrijk deel natuurterrein geworden. De namen van de doden leven voort op papier. Zelfs hun directe nabestaanden zijn voor een belangrijk deel al weggefallen.

Herdenken in vakantietijd, hoe doe je dat? Sober. Later, in de Maand van de Geschiedenis, zal in Hoogeveen ruim aandacht worden besteed aan de periode augustus-november 1944 en wat dat voor Hoogeveen betekende. Dan worden ook de doden van de trein herdacht. De organisaties van vandaag (Historische Kring Hoogeveen, Stichting Levende Geschiedenis Drenthe en de Stichting Informatiecentrum Geschiedenis Hoogeveen & Hollandscheveld e.o.) hadden het samen opgepakt met de gemeente Hoogeveen. De Historische Kring opende met een inleiding van de oud-voorzitter Johann Bisschop. Vervolgens hield burgemeester Martijn Breukelman een herdenkingsrede:

“Beste mensen, toen ik las over de 5^e augustus 1944, zag ik de gebeurtenissen als in een film voor mij. Ze zijn heel uitvoerig gedocumenteerd. Een waar gebeurde film. Want op die dag in de tweede wereldoorlog, 80 jaar geleden, verloren 44 mensen hun leven in en rond een trein, die langzaam stil stond in het weiland bij Hoogeveen. ze wisten dat het niet echt veilig was om met de trein te reizen. Nergens was het echt veilig. Het was oorlog. We kunnen het ons niet voorstellen. Maar je moest wat.

Wie had dit kunnen voorspellen? In het leger noemen ze dit friendly fire. Omkomen door eigen vuur. Door het vuur van de geallieerden. Maar of het nu van de bezetter was of van de geallieerden, friendly is het niet, dood maakt geen onderscheid. Op het monument aan de Wijsterseweg staat het mooi verwoord: “Hier vervloeden bloed van vriend en vijand in het dodelijk vuur.” In de trein zaten Nederlanders en Duitsers. De trein werd onder vuur genomen. Levens van 44 mensen stopten abrupt. Ik denk aan de mensen die daar in doodsangst in de trein zaten en in het veld lagen. Beeld me hun paniek en angst in. Mensen zoals u en ik in een chaotisch, angstig, dramatisch moment.

Gerrit de Poel maakt de beschieting als kind mee. “De zon brandde op de hoofden van de passagiers, waarvan het grootste deel uit de trein in het heideveld was gaan liggen.



Hier vervloeden
vriend en vijand
in het doodelijk vuur
5 augustus 44
Hartje zomer
Rond een uur

Frankenbach op 5 augustus 1944
Dood het vuur van vliegertuigen
sloeg en 22 mensen in en 60 de trein
Tijd de overval op Dinsdag de brand
Een vreeslijk tragedie grond af te ruimen is er

Het inferno brak los toen de boordwapens op de trein en de mensen in het heideveld werden afgevuurd. Vader en moeder lagen over ons heen op de vloer van de wagen. Mijn vader was buiten bewustzijn en heeft nog ongeveer een kwartier geleefd. De meeste doden en gewonden waren gevallen in het heideveld. Ik hoorde daar iemand om zijn moeder kermen.”

Het zijn momenten in een mensenleven waarna niets meer het zelfde is. Een leven voor en na 5 augustus. Het leven ging door, maar de wonden waren diep. We herdenken vandaag de dodentrein van 5 augustus 1944. Want het is goed om de geschiedenis levend te houden. Vandaag 80 jaar geleden. Ter nagedachtenis aan de mensen die stierven en aan de mensen die verder moesten met verlies en verdriet in hun gezin, familie, op school, in het bedrijf en de buurt. Dank u wel.”

Albert Metselaar, initiatiefnemer van het monument, haalde wat herinneringen op aan de periode voorafgaand van de plaatsing, en hoe Peter Schoen van De Willigen het monument heeft geschonken. Vervolgens las hij het gedicht voor, waarvan de laatste strofen op het monument zelf zijn geplaatst. Er werden bloemen gelegd. Namens de gemeente en de organiserende organisaties, EN door een van de kinderen van de familie Strijker. Het was de boerderij van de familie Strijker, waar de doden in het land zijn overleden, en dat direct na de beschieting werd ingericht als noodziekenhuis. De vele toegesnelde hulpverleners zijn inmiddels voor een deel bekend. Zoveel mensen waren erbij betrokken, dat volledigheid wel nooit zal komen. Je hielp. Omdat het op je weg kwam. Je liet alles in de steen waar je mee bezig was. Je hielp, voor zover je kon helpen. Omdat het nodig was. Daarom moest het monument er ook komen. Omdat het nodig was. Om niet te vergeten.

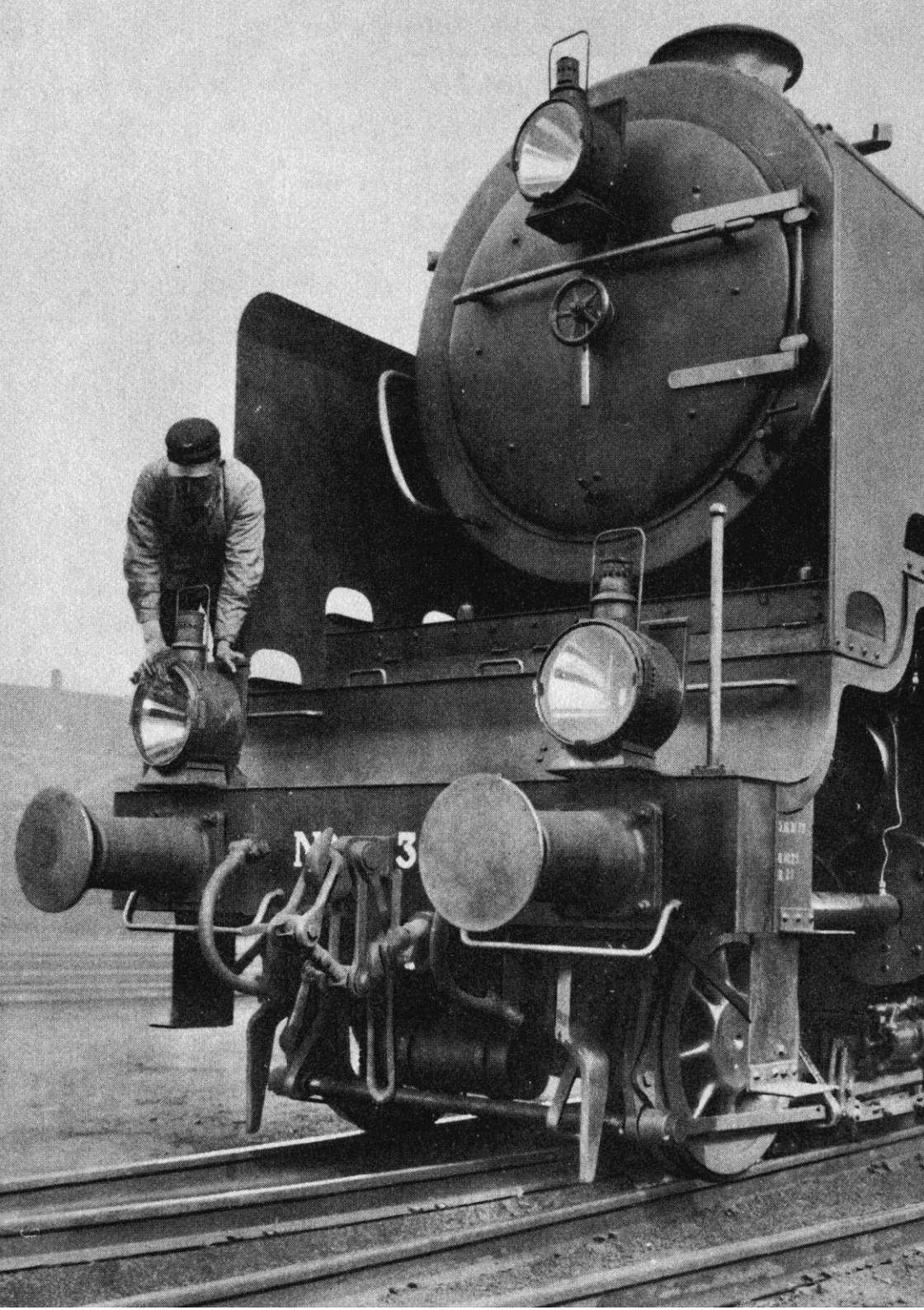


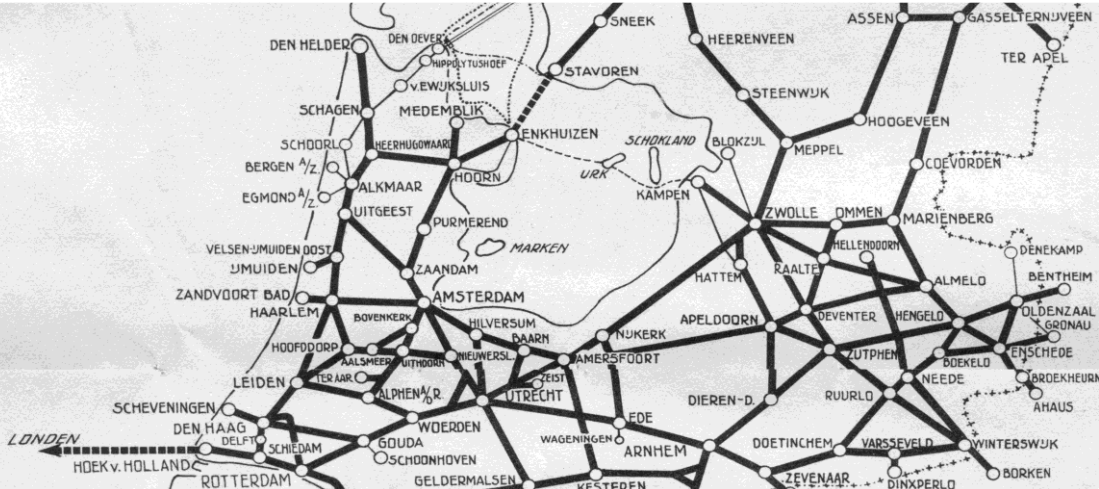


Hier vervloeden
vriend en vijand
in het dodelijk vuur
5 augustus 44

Hartje zomer
Rond één uur

Trainbombaring, 5 augustus 1944
Door het vuur van Amerikaanse vliegtuigen
sterven 43 mensen in en bij de trein.
In het korenveld en tussen de bomen.
Een wereld trok te gawond of te tranenloos





Het afgelegde traject van Den Haag naar Hoogeveen, Pesse, op een spoorwegkaart uit de jaren '30.

Hiervoor:

De locomotief van het type, zoals dat bij Pesse werd kapot geschoten, was de trots van de Staats Spoorwegen van de jaren '30. Er was een uitbreidend spoorwegnet, dat Nederland langzamerhand kleiner maakte, beter bereikbaar voor iedereen, ook al had je geen dikke beurs. In de oorlog ging zoveel verloren, dat er bij de bevrijding weinig meer reed.

Op maandag 7 augustus brachten diverse landelijke kranten sensationeel nieuws. En er was niets van gelogen. Op basis van de huidige gegevens waren er inderdaad ruim 200 slachtoffers. Ruim betekent: meer dan.... Het merendeel viel bij Hoogeveen. Doden en gewonden, tel ze bij elkaar op, tel er de slachtoffers van Halfweg bij op, kijk wat er nog meer is geschreven in de krant. Oorlog kent geen genade. Als vervoer wordt ingezet voor bevoorrading van één van de vechtende partijen, zal vervoer een strategisch doelwit zijn, zeker als de burgertreinen ook soldaten vervoeren. De doden van Pesse-Hoogeveen maakten deel uit van een menselijk schild. Een schild dat faalde. Zeker als er ook nog verwarring op optrad tussen burger- en militaire trein.

**Ruim 200 slachtoffers
in twee dagen**

**Anglo-Amerikanen beschoten
stampvolle vacantietreinen**

Ooggetuigen verhalen

DEN HAAG, 7 Aug. — Op 4 en 5 Augustus hebben Anglo-Amerikaanse vliegers weer in verschillende delen des lands van vlakbij met boordwapenen aanvallen gedaan op rijdende personentreinen, op auto's en wandelaars.

De 4e Augustus werden drie Nederlanders gedood en veertien zwaar gewond. Zaterdag was het aantal slachtoffers veel groter. Volgens de tot nu toe binnengekomen berichten vielen op 5 Aug. als Nederlandse slachtoffers der Anglo-Amerikaanse aanvallen 53 doden, 51 zwaar gewonden en 103 licht gewonden.

Een onzer redacteuren was ooggetuige van een dezer beschietingen op een trein. Hier volgt het verslag van zijn belevenissen.

Een zomerdag: Zaterdag, 5 Augustus. Voor velen een feestdag tevens het begin van een langverbeide vacantie. Een korte tijd van rust en ontspanning en een vrolijk weerzien van familie en bekenden in andere streken des lands staan voor de boeg.

Een overvolle trein doorkruist het bosrijke landschap. In coupé's, waar officieel plaats is voor acht personen, hebben er twintig of meer een plekje gevonden. De stemming is er niet minder om; vacatiegangers en zakenmensen, jong en oud, boeren en stadsmensen, delen voor enige uren elkaars gezelschap en met een gemoedelijk woord hier, een kwinkslag daar, weet men alle moeilijkheden op te lossen. Het gelijkmatige stoten van de wielen heeft menigeen, die een zitplaats wist te bemachtigen, in slaap doen vallen. Kalmpjes beweegt zich de lange rij wagons van de personentrein over de blinkende spoorstaven.

Vreselijke paniek

Dan, plotseling is er de paniek. De remmen knarsen, een onderdeel van een seconde later gieren de brullende motoren van enige vliegtuigen vlak over de trein. Driemaal onmiddellijk na elkaar klinkt het dodelijk staccato van de boordwapens. Glas rinkelt, vrouwen en kinderen gillen. De coupédeuren worden opengesmeten en de mensen duwen en dringen en persen zich over elkaar heen en

onder elkaar door naar buiten. Moeders schreeuwen wanhopig om haar kinderen, mannen om hun vrouwen. Wie eenmaal uit de trein is, vlucht in wilde angst naar de kant van de spoorlijn, waar dunne boompjes een povere bescherming bieden. Vluchten, want weer gieren de vliegtuigen op de mensen aan, weer knetteren kort na elkaar de vuurstoten naar de grond, waar mensen in blinde angst het leven pogen te redden en waar zovele de dood vinden of voor hun leven worden verminkt. Een vrouw draagt twee kinderen in haar armen. Een ervan heeft een schotwond in het hoofdje en is dood; de vrouw beseft het niet eens. Wezenloos, verbijsterd holt zij verder. Vluchten zover mogelijk vluchten! Voor de derde en voor de vierde maal donderen de vliegtuigmotoren en fluiten de kogels over de dodelijk bangste mensen heen.

Dan komt de rust. Is de verschrikking van deze zinloze moordpartij ten einde? Men durft het nauwelijks geloven. Maar als de minuten verstrijken en er niets meer gebeurt, kan men weer wat vrijer ademen.

Het leven herneemt zijn rechten. Wie onder zijn bekenden of familie geen slachtoffers heeft, bespreekt de mogelijkheden die er zijn om verder te reizen. Menigeen durft niet verder met de trein te gaan. Maar: daar is nog de bagage. „Pas jij op de kinderen,” zegt een man tegen zijn vrouw, „dan haal ik de koffers uit de trein.”

Nu kan het wel. Anderen gaan met hem mee. Een schreeuw: dekken!! En het ongelofelijke gebeurt. Wederom razen de toestellen van de vliegende moordenaars op de mensen aan. Sulzend volgen de kogels hun baan — mensen vallen. Nu hebben de passagiers van deze trein inderdaad hun deel gehad...

Maar elders in ons land hebben op deze zelfde middag tientallen anderen dezelfde dood gevonden en werden de ziekenhuizen met talloze zwaargewonden gevuld. Een personentrein werd over de gehele lengte letterlijk met kogels doorzeefd; een tram onderging een dergelijk lot.

In een ander deel van het land maakte een onzer medewerkers Zaterdag eveneens een Anglo-Amerikaanse aanval op een trein mede. Hij schrijft hierover:

Met bloed bespatte mensen lopen langs de weg. Arbeiders, die van hun werk zijn teruggekomen en op weg naar huis waren, vacatiegangers die van de zomersé dag wilden genieten,

of op bezoek gingen bij familie. Een jonge vrouw, het grijze mantelpak met bloed besmeurd, torst haar kind van twee of drie jaar op de arm. Het heeft slechts een lichte wond, een schram van brekend glas aan het hoofd. Het huilt.

„Stil maar”, sust de moeder, „stil maar”. En zij bindt een zakdoek om de wonde.

Maar het kind kan tenminste nog huilen, het leeft immers. Dit gezin, deze vrouw, waarvan de man in Duitsland werkt, heeft geluk gehad. Anderen is het slechter vergaan. Zij liggen in de treinwagens, zij liggen kermend langs de spoordijk, naast de rails, in de berm en op het grint. Sommigen ook zijn geluidloos. De dood heeft zich reeds over hen ontfermd. Een baanarbeider legt een hunner een jute zak over het geschonden gelaat.

In enkele seconden

In enkele seconden was alles gebeurd. Plotseling ratelden de mitrailteurs en had het noodlot deze met mensen, Nederlandse burgers, volgepropte elektrische trein achterhaald. Dwars door de wagens heen zijn de projectielen gesneden, dwars door de stalen wand, dwars door splinterend glas, dwars door lichamen. Terwijl de trein met dreunend geknars tot stilstand kwam, maakte zich een paniek van de inzittenden meester. Wie niet gewond was of nog gaan kon, drong naar buiten. Men wist immers niet, of het vliegtuig nog eens zou terugkomen. Inmiddels werden door vaardige en onbekwame handen de gewonden zo goed en zo kwaad mogelijk verzorgd. Met zakdoeken, met een stuk gescheurd overhemd, met een afgerukte jasvoering, werd getracht het bloeden te stelpen en de lijdenden behulpzaam te zijn.

Terwijl men hiermede bezig was, flakkerde terzijde van de spoorbaan een vuurzeel. Een boerderij is „en passant” in brand geschoten. In het weiland ligt het logge lichaam van een dode koe. Een andere staat klaaglijk te loeien en heft af en toe een der achterpoten omhoog — een bungelende, bloedende stomp.

Doeltreffende hulp

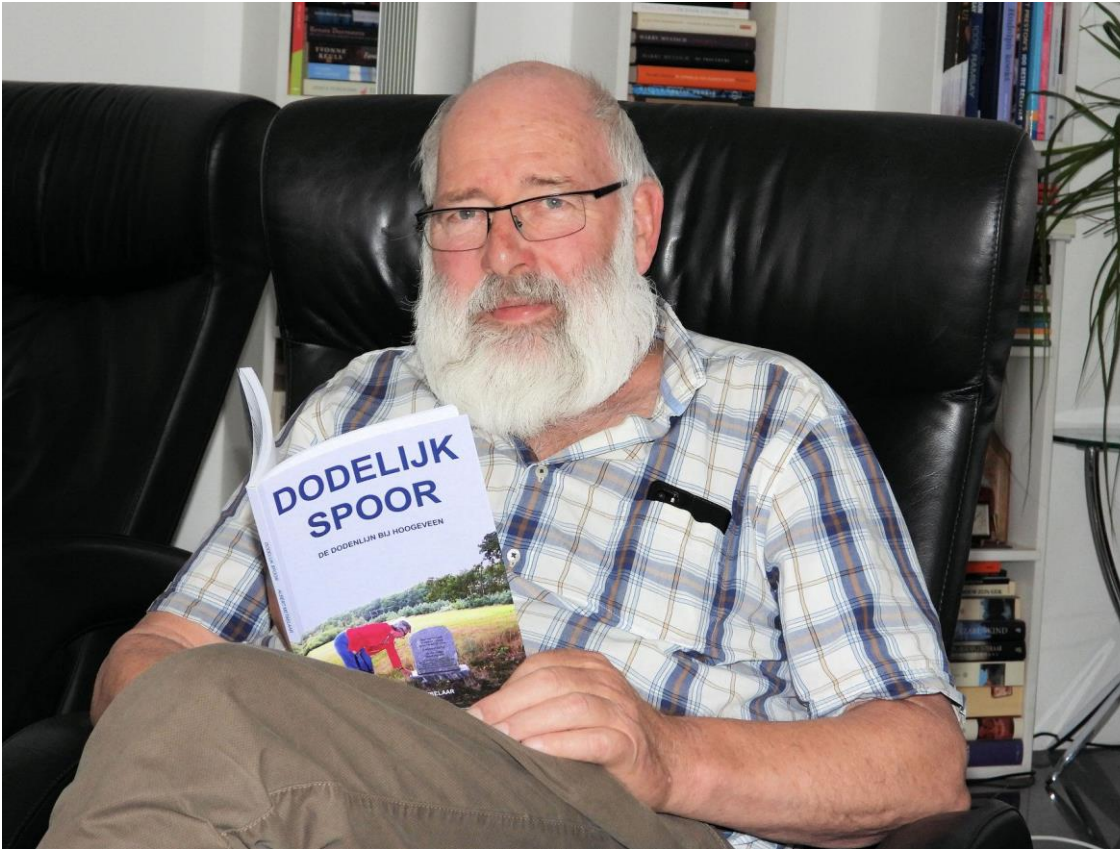
Nadat uit de naburige steden en dorpen doktoren, luchtbeschermingsdiensten, ambulances en brandweer allengs waren toegesnel, kon doeltreffend worden opgetreden. Zwaar- en lichtgewonden werden op vrachtauto's, in personenwagens of ziekenauto's vervoerd. Een aanvankelijk schijnbaar eindeloze reeks. Steeds weer gaan de dragers, soms vier, vijf, zes achter elkaar langs de spoorlijn met hun trieste vracht op de draagbaar. Een geestelijke verleent een stervende bijstand. Een man, zelf gewond, staat stom en zwijgend bij het lijk van zijn zoon.

Als de overlevenden en de gewonden zijn weggebracht, komen ten slotte de doden. Een vrouw van naar schatting veertig jaar wordt op de draagbaar naar buiten geschoven door het geopende raam van de spoorwagen. Het schijnt, dat zij nauwelijks gewond is. Als de baar buiten wordt overgenomen, valt echter een arm slap en hulpeloos neer.

Ruim een uur na de beschieting zijn de laatste lichamen geborgen. Intussen is ook de brand bedwongen. Doch van de boerderij is nog slechts een puinhoop en wat armzalig hulsraad overgebleven.

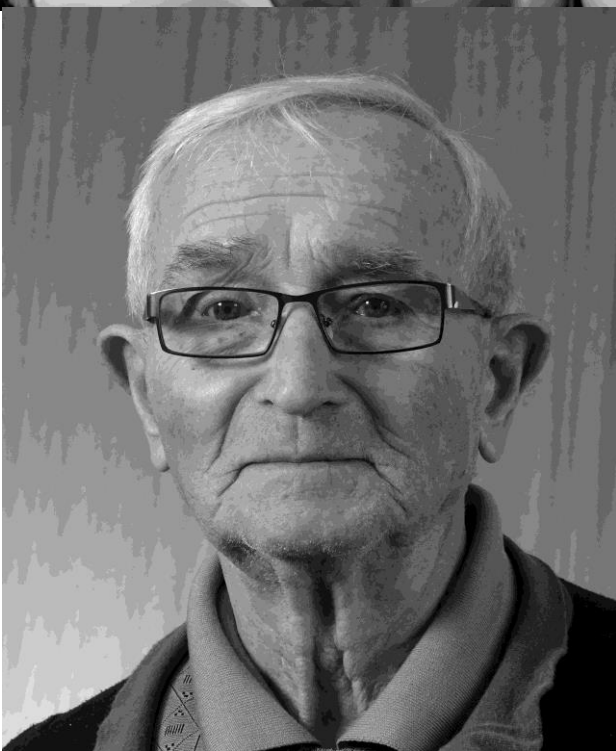
En aan de blauwe zomerse hemel straalt de zon, verglijden vliegtuigen als blinkende stipjes, verliest zich het motorgeronk in de stilte van de polders, waar het gewas te velde staat.

En met deze weergave van een werkelijkheid zijn we ook terechtgekomen in de propagandaoorlog, die toentertijd werd gevoerd. Wat vertel je wel, en wat vertel je niet. De geallieerde jachtvliegtuigen boden voldoende stof om wèl te vertellen. Geen woord over de aanwezige Duitse soldaten. Om maar wat te noemen. Geen woord over de Duitse doden. In de kranten mis je de verslagen van de nederlagen aan de fronten, ten gevolge van de oprukkende Geallieerde troepen. Deze halve waarheid over de 200 slachtoffers, ze wordt gebruikt om de bevolking op te zetten tegen de komende bevrijders.



Peter Schoen ontving in 2019 het eerste exemplaar van het boekje dat toentertijd verscheen over de treinbeschieting en andere dodelijke spoorzaken.





Pietje Bosma (boven) en Geert Zoutman op hun oude dag. Bij de herdenking van 2019 waren ze er niet meer bij. “Uut de tied”, zoals de Drent zegt. De trein hield hen hun hele leven bezig.

Eén voor één zwegen alle ooggetuigen. Er is nog slechts een enkeling die uit eigen ervaring over zaterdag 5 augustus 1944 kan vertellen. Toen een kind.

Door deze publicatie zijn al de herinneringen gebundeld, om ze levend te houden voor de volgende generaties.

In het Spoorwegmuseum in Utrecht staat nog een locomotief van het type dat werd beschoten.



NIET BETREDEN

N° 3737





EEN SLOTWOORD VAN GEERT ZOUTMAN

“P.S. Thuis hebben Woltjo en ik er nooit over gesproken, wat ons die dag was overkomen. Radio’s waren al lang door de bezetter ingevorderd, en kranten waren er niet, alleen Nazi-Duitse-kranten. Zodoende zijn onze ouders er nooit van bewust geweest. Ze hadden ons gewaarschuwd, om niet naar Amsterdam te gaan.” Zo leefde Geert jarenlang met een diep geheim, dat hem van binnen verteerde, dat hij vervolgens graag deelde, om er zelf mee te kunnen leren leven.