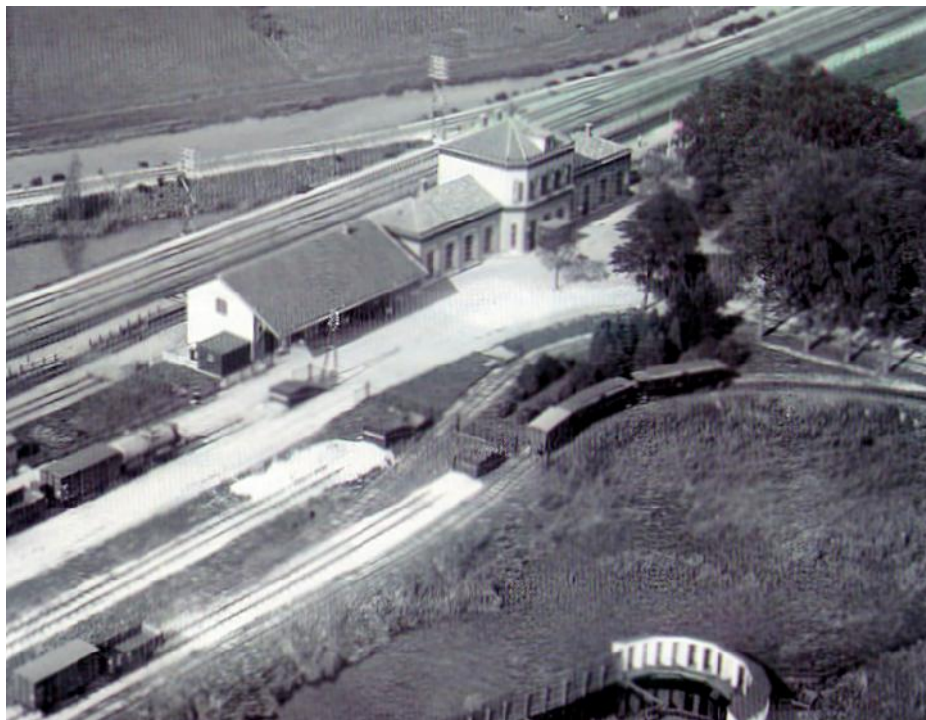


DODELIJK SPOOR

56 DODEN EN VELE DODENTREINEN

©Albert Metselaar, Hoogeveen 2015 albertmetselaar@home.nl



Het spoorwegcomplex te Hoogeveen, een combinatie van een station van de trein (NS), de tram (EDS), en hun rangeerterreinen.

Anne Frank was in Hoogeveen. Wat zeg je? Anne Frank in Hoogeveen? Het klinkt wel heel apart, want dat lees je natuurlijk nooit. Maar ze was er. Op 8 augustus, in de middag, zat ze in een afgesloten gedeelte van een gewone passagierstrein. De trein stopte op het station. Mensen stapten in, mensen stapten uit. Alsof er niets aan de hand was. Anne en haar familie gingen verder, richting Kamp Westerbork, richting..... Meestal werden de Joodse Nederlanders vervoerd in veewagons. Maar ze denderden over het station, en Hoogeveen was daarmee een van de vele schakels in de dodelijke transporten van de spoorwegen uit de oorlog. Rondom dit station kunnen we vertellen over 55 levens, die hier of verderop aan het spoor, veel te vroeg tot een einde kwamen. De 44 slachtoffers van de treinbeschieting van 5 augustus 1944 hebben een eigen lijst. We herinneren hier:

Neergestort op het station, 29 november 1943:

Albert Albino

2^e Luitenant in het 38^e Squadron van de 77^e Fighter Group. Vloog in een P-38.

Gedood ten gevolge van beschietingen en/of bombarderen van het station:

Jacob Esveld

Geb. 17-5-1920 te Amersfoort, stierf 9 maart, leerlingmachinist.

Hermannus Gerardus Berkel

Geb. 25-2-1912 te 's Gravenhage, in Duitse krijgsdienst, stierf 16-3-1944.

Willem Doornbos

Geb. 2-6-1900 te Bedum, wonende te Groningen, machinist. Stierf 22-3-1944. Gehuwd.

Jantje Grietje Jantina Gerhardina Blok

Geb. 29-3-1941, stierf bij het bombardement van 20-10-1944.

Johanna Doldersum

Geb. 19-3-1868, woonde te Zuidwolde, overleden op 27-2-1945 te Hoogeveen, aan de verwondingen, opgelopen ten gevolge van een bombardement van 22 februari 1945. Ze was getrouwd met Jan Veneman, eerder weduwe van Johannes Booij.

Ten gevolge van de trambeschieting, 6 februari 1945:

Thekla Kramer

Geb. 29-1-1895 te Asschendorf en wonende te Valthermond. Gehuwd.

Marius van der Ven

Geb. 20-11-1931 te Rotterdam en wonende te Rotterdam.

Jan Lubben

Geb. 1-1-1901 te Odoorn, wonende Zeist. Gehuwd.

Neergestort bij de Toldijk, 31 maart 1945:

Richard Styles

("Dick", 165308) uit Seven Kings bij Ilford, navigator in een Mosquito.

George Ketchen Graham

(J/4563), uit Belleville, Ontario, Canada. Pilot (F/Lt.) op een Mosquito.

Verder:

NN

Volgens de politierapporten was er iemand dodelijk gewond,
na het neerstorten van Albert Albino
op het spoor bij het station van de spoorwegen.
Tot nu toe is de persoon niet geïdentificeerd.

Het station van de Nederlandse Spoorwegen bij Hoogeveen was belangrijk strategisch doel voor geallieerde vliegtuigen. De spoorwegen waren van groot belang voor het in stand houden van de verbindingen, zowel voor het personen- als het vrachtvervoer. De Nederlandse overheid in ballingschap riep pas in september 1944 op tot een spoorstaking, zodat de werknemers van de NS tot die tijd in een dubbele positie zaken. Enerzijds dienden de verbindingen de Duitsers, en waren de locomotieven een belangrijk doelwit, anderzijds dienden de verbindingen ook het Nederlandse volk, en was het laten functioneren ervan geen verkeerde zaak. De bezetter deed er alles aan om de spoorwegen zo lang mogelijk intact te houden. Ter beveiliging van het personeel en het zenuwcentrum van het Hoogeveense station, het bureau waar het bloktoestel was opgesteld waarmee alles bediend kon worden, werden er spoorbielzen rechtop tegen de buitenmuren vastgezet. Deze bielzen zouden alle geallieerde kogels moeten smoren. Het station zelf is echter maar één keer beschoten geweest, voor zover medewerkers zich wisten te herinneren, en dat waren niet meer dan schampschoten. Bommen die voor het station bedoeld waren, sloegen er omheen in. De geallieerde vliegtuigen hadden het vooral gemunt op het rijdende materieel van de NS, omdat dit de Duitse strategische belangen zou kunnen dienen.



Het oude station van Hoogeveen, van de westkant, met het oude perron.

De medewerkers van de spoorwegen hadden in Hoogeveen niet veel te maken met Duits militair vervoer. Een van de uitzonderingen had plaats op 29 maart 1941. Toen werd een vliegtuig over de rails vervoerd. Er werd naar het zuiden een neergeschoten vliegtuig vervoerd, dat bij Groningen was neergeschoten. Op één wagon lag de romp en op een andere de kapotte vleugel. Vermoedelijk was dit een Duits vliegtuig, daar er nergens kentekens te zien waren en het vliegtuig een groene kleur had. De Duitsers hadden namelijk de gewoonte als er één van hun vliegtuigen binnen hun bereik neerstortte, de Duitse kentekens door Engelse te vervangen, zodat men dan in de couranten las dat er weer een Engels toestel omlaag geschoten was. Als het een Engelse geweest was lieten ze de kentekens er wel opzitten. Het was vooral personenvervoer dat men te verwerken kreeg. Dat personenvervoer kon dan wel weer militair zijn, want veel van de in Hoogeveen gelegerde Duitse troepen kwamen aan over de rails. Daarnaast had men het druk met de vaste dingen, als goederenvervoer voor de Hoogeveense industrie, de vele reizigers en de vele koeien. Iedere donderdag werd er in Hoogeveen veemarkt gehouden. Veel koeien kwamen per trein aan, werden op een terrein bij het station bij elkaar gedreven, gingen lopend naar de markt, en werden via de omgekeerde weg weer op de trein gezet. Ze moesten onderwijl bij het station gemolken worden. Het stationspersoneel had dan ook geen gebrek aan melk, want er werd nogal eens een emmer extra onder gezet.

Uitzonderlijk vervoer in die dagen, waren de treinen met Joden, richting Westerbork. Als de treinen voor Westerbork langs kwamen, een locomotief met twee of drie personenwagens en een stuk of tien veewagens er achter, ging dat op volle snelheid, ongeveer 80 kilometer per uur. Wie er in zaten, of wat er in werd vervoerd, was niet te zien. Bertus de Visser vertelde dat men als personeel van het station in die dagen niet geweten heeft dat er Joden in deze veewagens vervoerd werden. Verder had men van Westerbork de gedachte dat dit enkel een werkkamp was, en had nog niemand gehoord van de vernietigingskampen in Polen. Niets mocht het transport vertragen, dat was bekend. Vanuit Zwolle of Meppel werd door een telegrafist aan de stations en rangeerplaatsen Koekange, Hoogeveen, Wijster en Beilen doorgegeven dat er een sneltrein met een speciaal nummer aan kwam. Als er een andere trein op het zelfde spoor zat, die langzamer reed en de sneltrein zou ophouden, werd die andere trein tijdelijk ergens op een zijspoor gezet. Hij kon pas weer verder als de trein voor Westerbork was gepasseerd.

Stationschef schippers woonde met zijn gezin boven het station. Hij werd bijgestaan door stationsambtenaren, de heren Koers, Wening, Hoogenkamp, Moes, Nijenhuis en De Visser. Zij regelden het administratieve werk rondom de kaarverkoop, het innemen van kaartjes (wat toen nog gebeurde als iemand ergens uitstapte) het personen-, vee- en materiële vervoer. Stationsambtenaar W.M. (Willem Marinus) de Visser was de vader van leerling-telegrafist Lambertus (Bertus) de Visser. Bertus de Visser was dan misschien wel leerling, maar hij was de enige telegrafist, zodat het telegrafie-verkeer allemaal via hem verliep. De meeste contacten met andere stations gingen gewoon per telefoon. Als er een trein aan kwam, of er was luchtalarm, dan werd dit echter via de telegraaf gedaan, omdat er dan een bevestiging van de boodschap op een strook papier terug te vinden was. Als er luchtalarm was en de telegraaf meldde het sein 'Lodewijk', een strook met drie puntjes er achter, en dat doorlopend herhaald, dan was dat zo'n bekend geluid, dat iedereen meteen wist wat er bedoeld werd. Onmiddellijk ging de waarschuwingsvlag uit, geel met in het midden een blauwe baan, zodat alle langsrijdende machinisten op de hoogte waren.

Er waren enkele rangeerders, de heren Dekker, Duinkerken, Jager en Meulenkamp, en de overweg in de weg Hoogeveen-Pesse werd bediend door de heren overwegwachters Jonker en Hazenberg. Jan van Benthem beheerde de fietsenstalling. Het kruierswerk, het vervoer van bagage van en naar de trein voor de wat meer gegoede passagiers, was in handen van Marten, wel bekend als 'Marten de Kruier'. Hij was de enige die bij de voornaam werd genoemd. De andere heren kenden elkaar bij de achternaam. Men werkte in spoorweguniform. Het was een uniform waarvoor de Duitsers respect hadden. Zo hoefden ze bijvoorbeeld niet bang te zijn dat hun fiets gevorderd werd. Veel last van de Duitsers hadden ze niet, in de uitoefening van hun werk. Slechts eenmaal is er een Duitse spoorwegambtenaar enige tijd bij hen gedetacheerd geweest, zo wist Bertus de Visser zich te herinneren, en dat was ongeveer 9 maanden lang in de periode eind '42 - half '43. Deze spoorwegambtenaar moest min of meer toezien of alles in Hoogeveen ordelijk verliep. Toen hij werd overgeplaatst, is er geen vervanger voor hem gekomen.



Dat 'ordelijk verlopen' van de hele gang van zaken op het station hield niet in dat er niets gebeurde wat de Duitsers niet welgevallig was. Eén van de personeelsleden was betrokken bij het vervoer van de illegale krant Trouw of Het Parool, dat was niet helemaal duidelijk toen Bertus de Visser na 55 jaar herinneringen ophaalde. De man haalde een stapel kranten van de trein en gaf deze door aan een contactpersoon uit Hoogeveen. Van der Velde had een meelhandel in Het Haagje. Toen deze Van der Velde met een stapel illegale kranten gepakt werd, net toen hij van het station kwam, leek het voltallige personeel in de problemen te komen. De Duitsers deden namelijk direct een inval op het station. Bertus de Visser herinnerde zich dat hij en andere NS'ers, met zijn zessen met de rug tegen de muur werden gezet, in het bureau tegen het bloktoestel. Ze werden onder bedreiging van geweren verhoord, met de handen omhoog. Stationschef Schippers overblufte de bevelhebbend officier en vroeg en kreeg gelegenheid om met de Duitse Ortscommandant, de militaire commandant van Hoogeveen te bellen. Dat deed hij echter

niet. Hij belde met dhr. Schipperhein, de directeur van de blikfabriek. Deze kon het goed vinden met de Ortscommandant, zo werd algemeen verondersteld. In rap Nederlands vertelde Schippers wat er aan de hand was, en vroeg Schipperhein hen hier uit te redden, door gebruik te maken van zijn relatie met de Ortscommandant. Schipperhein speelde de bal terug en zei: *“Hij kent mij wel, maar dan houdt het wel op. Jouw kent hij beter.”* Schippers drong nogmaals aan en moest de hoorn neerleggen. Een half uur later kwam de Ortscommandant persoonlijk langs, met zijn adjudant. Naar wat heen en weer gepraat werd de zaak geseponeerd en afgeblazen.

Schipperhein werd na de oorlog door de Binnenlandse Strijdkrachten opgepakt en vastgezet in de HBS, waar hij tal van vernederingen moest ondergaan. Bertus de Visser en zijn vader hoorden dat van Jetze de Witte, een buurman, eveneens bij de BS, die hen hielp bij het inrichten van hun woning, die vanwege de spoorwegstaking een tijd ontruimd was geweest. Ze gingen direct naar chef Schippers, die net als de De Vissers door de drukte thuis en op het station het ontgaan was wat er met dhr. Schipperhein aan de hand was. Schipperhein bleek verdacht te zijn van collaboratie met de bezetter. De De Vissers en Schippers gingen naar de commandant van de BS en vertelden hoe Schipperhein hen uit de nesten had geholpen, in de tijd voor de spoorwegstaking. Na een week was Schipperhein weer vrij man.

Een ander moment waarop het station even door Duitsers werd bezet, en men verantwoording af moest leggen, was toen een in Hoogeveen in een trein geladen vracht met gevorderde fietsen niet in Assen bleek aan te komen. Ook deze zaak werd gesust, want het was niet duidelijk wat er met de fietsen was gebeurd. Dat de fietsen in Hoogeveen aan de ene kant de trein in waren gezet, en onmiddellijk aan de andere kant op het westelijke perron weer waren uitgeladen, om ‘onder te duiken’, was de Duitsers gelukkig niet bekend. Zo waren er wel meer zaken waarvoor de spoorwegen goed gebruikt konden worden. Arnold Douwes was ook een vaste klant bij het station, als er weer onderduikers uit het westen kwamen, waarvoor een plaatsje gezocht moest worden in Nieuwlande, Elim, Hollandscheveld of omstreken. Arnold Douwes was een onderduiker, die onderdak had gevonden in Hollandscheveld en Nieuwlande. Samen met mensen als Johannes Post, de onderwijzers Wiegman en Pennings en vele anderen, wist hij levens te redden van Joodse en andere onderduikers uit het westen.

De eerste keer dat er bij Hoogeveen treinen beschoten werden, was waarschijnlijk op 16 oktober 1942. Een jonge Hoogeveener, Wiert Veldman, hield een dagboekje bij. Hij noteerde treinbeschietingen bij Hoogeveen op 16 oktober 1942, 17 oktober 1942, 7 december 1942, 22 maart 1944 en 30 mei 1944. Er werden op die laatste datum maar liefst drie locomotieven vernield. Een op 28 mei tussen Hoogeveen en Wijster vernielde trein, die nog op het Hoogeveense station stond, kreeg die dag opnieuw de volle laag te verwerken. De toen 16-jarige leerling-telegrafist Bertus de Visser herinnerde zich uit zijn opleidingsjaren op het Hoogeveense station diverse beschietingen. De beschietingen hadden meestal plaats als een trein net voor of net voorbij het station reed, bij de aluminiumfabriek of bij de overweg in de Pesserstraat. Op deze punten hadden de treinen minder snelheid, zodat ze beter getroffen konden worden. Vooral het traject voor het station had de voorkeur van de geallieerde vliegmachines, want daar reden de treinen een stukje door het vrije veld, zodat aanvliegen geen probleem was, de treinen goede

doelwitten vormden, en er geen burgerwoningen in het directe schietveld stonden. Bertus de Visser herinnerde zich dat door deze beschietingen bij Hoogeveen enkele machinisten en stokers gedood en of gewond zijn geraakt. Een enkele keer zette een bom de rails rechtop, maar veel hinder van de geallieerde vliegtuigen had het treinverkeer bij Hoogeveen nog niet.

Margje Koekoek (geb.1918), een dochter van Koop Koekoek en Sjoukje Zwiep van - Nieuweroord, was in die tijd nog ongehuwd en werkte als administratrice in het Hoogeveense ziekenhuis. Ze verscheen in maart 1944 tweemaal bij de burgerlijke stand van de gemeente Hoogeveen, om sterfgevallen van NS-personeel door te geven. Op 9 maart 1944 overleed om 05.00 uur Jacob Esveld, 23 jaar oud, leerling-machinist, geboren op 17 mei 1920 te Amersfoort als zoon van Cornelis Esveld, Rijkswerktman, en Gerritje van Zwol. Jacob en zijn ouders woonden nog te Amersfoort. De ambtenaar van de burgerlijke stand maakte een aantekening naast de overlijdensakte: "slachtoffer treinbeschieting". Een beschieting op 9 maart 1944 komt niet voor in het oorlogsdagboek van Willem Veldman. Jacob Esveld zal al bij de beschieting van 8 maart gewond zijn geraakt, en werd daarna na het ziekenhuis gebracht, waar hij de 9de overleed. De beschieting van 22 maart 1944 had het leven gekost van Willem Doornbos, echtgenoot van Auke Bril. De 43-jarige Willem Doornbos was machinist. Hij was 2 mei 1900 geboren te Bedum en woonde te Groningen. Hij was een zoon van Tamme Doornbos, overleden, en Harmanna Moorlag, woonachtig te Groningen. Het zou in Hoogeveen niet bij deze twee doden blijven. Margje Koekoek kon zich nog goed herinneren dat de machinist het ziekenhuis werd binnen gebracht. Zijn puntige zwarte laarzen staken omhoog, onder het witte laken dat over hem was gebrokket. Willem Doornbos was op een middag op een brancard binnen gebracht, wist Margje zich nog te herinneren. Zijn overlijdensakte meldt dat hij om 13.00 uur is overleden. Men kon dus in het ziekenhuis niets meer voor hem doen, behalve de dood constateren.

In het oorlogsdagboek van Wiert Veldman vinden we over deze periode van beschietingen het volgende terug: *"16 oktober 1942, 16.45 uur werd de locomotief van de VAM-trein bij Hoogeveen kapotgeschoten door Engelse vliegmachines. De machinist werd gewond. (.....) 17 oktober 1942, 13.30 uur werd weer een locomotief stuk geschoten. Drie spoorbeambten gewond. (.....) 7 december 1942 werd om 10.45 uur weer een locomotief stukgeschoten. (.....) 28 april 1943 beschoten overdag Engelse vliegtuigen treinen (locomotieven) bij Assen en een schip bij Zwolle. Dit was een munitieschip en vloog in de lucht. Een Engelse vliegmachine kwam door de luchtdruk naar beneden. Op de kolenwagens van de locomotieven bouwde men schuilkelders. Ook reden er wel eens wagens met afweergeschut op mee (meest met een Duitse trein). (.....) 22 maart 1944. Amerikaanse jager beschiet 2 locomotieven op station Hoogeveen, één machinist gedood, luchtalarm van 1.20 - 1.30 uur. (.....) 28 mei 1944. Een locomotief tussen Wijster en Hoogeveen beschoten, meer dan honderd gaten erin. Tien bommen achter Fluitenberg. Ook verscheidene schepen in Klazinaveen beschoten. (.....) 30 mei 1944. Drie locomotieven beschoten en dezelfde van 28 mei, die nog op het station stond. Een stoker gewond. (.....) 5 juni 1944. Bomen voor het station moesten gekapt worden. Er zal daar afweergeschut geplaatst worden."*

Uit voorgaande kunnen we opmaken dat machinist Doornbos die 22ste maart 1944 op

slag gedood moet zijn geweest, want hij stierf om 13.00 uur en pas twintig minuten later werd er in Hoogeveen luchtalarm gegeven. De aanval moet dan ook een volslagen verrassing zijn geweest, want het luchtalarm kwam pas achteraf. De aanval zal - getuige het moment van overlijden van Doornbos - plaats hebben gehad om 13.00 uur. Het kappen van de hoge bomen voor het station en het plaatsen van afweergeschut was een reactie van de Duitsers op de vele aanvallen op de spoorwegen bij Hoogeveen, dat jaar. Daarmee maakte men het station zelf onveiliger. De hoge bomen voor het station waren een obstakel voor een aanvliegende jachtbommenwerper. Deze moest, om niet in de takken te blijven hangen, al voortijdig een aanval afbreken en optrekken, zonder goed zicht te hebben op wat een bom zou doen. Het verwijderen van deze bomen moet de geallieerde jagers dan ook zeer welgevallig zijn geweest.

Bertus de Visser en zijn ouders woonden in het pand Van Echtenstraat 94. Ze hadden een radio verborgen weten te houden, zodat ze via de BBC en Radio Oranje op de hoogte konden blijven van nieuwtjes. De Slag om Arnhem wijzigde de situatie in Nederland, zowel voor de geallieerde troepen, de Duitsers als voor de Nederlandse regering in ballingschap. Op zondagavond 17 september 1944 rond 19.00 uur sprak omroepmedewerker A.den Doolaard een boodschap uit, welke herhaald werd om 20.00 uur, waardoor de hele situatie in reizend Nederland zou veranderen: *“Naar aanleiding van een uit Nederland ontvangen vraag en na overleg met het Opperbevel, mede in verband met operaties, die heden in Nederland zijn aangevangen, acht de Regering thans het ogenblik aangebroken, de instructie te geven tot een algemene staking van het spoorwegpersoneel, teneinde het vijandelijk vervoer en troepenconcentraties zoveel mogelijk te beletten. De regering geeft zich rekenschap van de grote verantwoordelijkheid, die zij daardoor aanvaardt, doch zij meent na rijp beraad, dat in de gegeven omstandigheden, deze daad van zulke overwegend militair belang is, dat niet langer mag worden gewacht met uitvoering te geven aan deze maatregel. De regering, in het volle besef van de moeilijkheden, die daardoor ontstaan, laat de wijze van uitvoering aan Uw beleid over en wenst U allen, getrouwe en moedige Vaderlanders, de kracht toe deze actie naar beste vermogen uit te voeren. Deze oproep wordt herhaald in het Nederlands Nieuws van de BBC om kwart voor twaalf. Luistert in elk geval naar deze uitzending, waarin belangrijke berichten voor zouden kunnen komen.”*

De treinstaking was een feit geworden. Bertus de Visser vertelde wat er toen bij hem thuis gebeurde: “Toen wij 's avonds de stakingsoproep hoorden, zaten mijn vader en moeder ook met de handen in het haar. Wat nu? Wij woonden op Van Echtenstraat 94. Nog geen tien minuten later kwam de buurman, Jetze de Witte, van nr.102, die bij ons wel meeluisterde naar de radio, en deze organiseerde direct de onderduiking. Met de burens Kiers, Meijer en Van der Molen (Van Echtenstraat nr.96, 98 en 100) werden nog die zelfde nacht alle meubelen etc. zoveel mogelijk bij ons uit huis gehaald en achter door de tuinen naar nr.100 en 102 gebracht. Over de straat kon niet, want tegenover nr.102 woonde een NSB'er. Mijn vader en moeder, zus en broer, werden tijdelijk ondergebracht bij Van der Molen en ik bij De Witte. Niet alleen de man kon staken, maar het hele gezin. Deed je dat niet, en dook het gezin niet onder, dan werd zo'n gezin gegijzeld of erger.” Bij Jetse de Witte stond, met toestemming van de bezetters, ook al een motor van een Duitsgezinde Nederlander, zodat het later voor Duitse soldaten leek alsof deze opslag, inclusief de meubels, van hogerhand getolereerd werd. De andere dag was er een lege woning, en

een station waar gewoon werd doorgewerkt. Alsof er geen sprake was van een treinstaking.....

Wim van de Vugt, zo noemde hij zich. Soms ook wel Wim van Leeuwen. Hij was het contact van het station in het Hooogeveense verzet. Wim kwam maandag 18 september langs op het station, en constateerde dat er gewoon gewerkt werd. Hij vroeg wat de heren van plan waren? Deden ze mee of niet? Van de toenmalige medewerkers waren er vijf die er voor gekozen hadden om gewoon te blijven werken. Na het verdwijnen van de De Vissers waren de voorstanders van de staking in de minderheid geweest. De keus om te blijven werken was geen principiële keus geweest. Het was een keus, gebaseerd op de angst dat hen wat zou overkomen. De mensen wisten dat er in Zwolle en Groningen wel werd gestaakt, zodat er geen treinverkeer meer mogelijk was. Als er dan toch geen trein meer door zou komen, waarom moesten ze dan weggaan? En ze liepen de kans dat ze van de Duitsers de kogel kregen, als ze onderdoken! Wim maakte hen duidelijk dat ze konden kiezen. Of misschien de kogel van de Duitsers, als ze onderdoken, maar in ieder geval de kogel van het verzet, als ze bleven werken. De dag erop lag alles stil op het Hooogeveense station. Iedereen was ondergedoken.

Omdat De Vissers de eersten waren, leek het voor de Duitsers dat dit de grote raddraaiers waren, die de anderen hadden opgestookt. Er werd op het hoofd van vader en zoon De Visser voor elk f 10.000 beloning gezet. Deze beloning is gelukkig nooit geïncasseerd, want ze zijn nooit gepakt. De Duitsers hebben vanaf september 1944 het Hooogeveense station laten beheren door Duitsgezinde Nederlanders en Duitsers. Voor de De Vissers werd Hooogeveen te gevaarlijk. Bertus: "Wij hebben ongeveer 14 dagen vlak naast ons huis ondergedoken gezeten, wat door niemand gelukkig werd opgemerkt. Mijn vader, moeder en zus gingen daarna naar de familie Fluit in Koekange en ik ging naar de familie Jan Colenbrander in De Krim. Die was wethouder van de gemeente Gramsbergen en zat in het verzet."

Beschietingen bij het station kwamen zo vaak voor, dat vanaf september 1944 niemand enig overzicht heeft van het aantal aanvallen en de data. Na het onderduiken van Wiert Veldman (juni 1944) stopte zijn dagboek, en zijn vader hield lang niet alles voor hem bij wat er op dat gebied voorviel. De personeelsleden van de Nederlandse Spoorwegen van het station te Hooogeveen konden het niet vertellen, want ze waren ondergedoken. Zeker is dat er 16 september 1944 eveneens een aanval ingezet werd. Die dag sneuvelde op de Toldijk een Nederlandse SS'er, Hermannus Gerardus Berkel (Gren. Rgt. Lw. Ndl. 3185), geboren 25 februari 1912 te 's-Gravenhage. Dit gebied viel toen nog onder Ruinen. Momenteel is het gemeente Hooogeveen. Zijn legeronderdeel, III Gren. Rgt, was ondergebracht in hotel Homan, aan de Stationsstraat te Hooogeveen. Hij werd 19 september begraven op de nieuwe begraafplaats te Hooogeveen, in graf no. 1768. Wonderlijk genoeg kwam op zijn graf te staan: Herman van Ginkelen, student. De woorden stonden ingekrast op een eenvoudig houten kruis. Na de oorlog wist de grafelver te vertellen welk verhaal er achter dit graf zat. De ware identiteit werd later vastgegeven door het Rode Kruis. Of hij in Hooogeveen onder een schuilnaam leefde, of dat zijn vrienden redenen hadden om zijn ware naam te verdoezelen, zal altijd wel een raadsel blijven. Op de Hooogeveense begraafplaats lagen tegen het eind van de oorlog vijf Duitse soldaten begraven. Alle vijf graven werden mei 1958 geopend. De stoffelijke resten werden overgebracht naar het

Duitse soldatenkerkhof te IJsselsteyn, waar Hermannus Gerardus Berkel en zijn wapenbroeders herbegraven werden in blok AP, rij 2.

Anderhalve maand na de treinbeschieting van Zwarte Zaterdag (5 augustus 1944) stierf een dochtertje van caféhouder Blok, van het café bij de spoorwegovergang naar Pesse. Jannie (Jantje Grietje Jantina Gerhardina) Blok werd 29 maart 1941 geboren als dochter van Egbertus Gerhardus Blok en Albertje Gelderman. Ze was het derde kind. Na haar zouden er nog vijf komen maar daarvan zou ze alleen de beide kinderen kennen die in '43 geboren werden. Voor Jannie was oorlog een onbegrijpelijke zaak. "Soldaat" was nog een spel, waarbij zij de bevelen gaf en haar oudere broertje en zusje liet marcheren: "Voorwaarts mars!". Wat een lol hadden ze! Haar vader had ze amper gekend. In april 1943, kort na haar tweede verjaardag, moest "Gradis" Blok zich melden in Assen. Als oud-militair werd hij opnieuw opgeroepen. Nadat haar vader zich gemeld had, werd hij onmiddellijk opgepakt en op transport gezet. Hij zat opgesloten in een wagon, maar wist bij het passeren van Hoogeveen een briefje uit de trein te gooien, zodat zijn gezin op de hoogte gesteld kon worden. Het briefje kwam neer bij het seinhuis bij hun woning en werd door Jonker van het seinhuis overgebracht. Vader zou in mei 1945 pas weer terugkomen, nadat hij op verschillende plaatsen in Duitsland gevangen gezeten had.



Dit prachtige gebouw stond bij het station. De EDS had er zijn hoofdkantoor. Het werd door een bom vernietigd op 22 februari 1945.

Jannie was een gezond en vrolijk kind, waaraan men alleen maar dierbare herinneringen overhouden heeft. De dood kwam plotseling, op 20 oktober 1944. Moeder was even naar

Hoogeveen. Op de terugweg werd ze opgehouden door het luchtalarm. Enige tijd later bereikte ze de ruïne van wat eens café Blok was..... Een voor de spoorbaan bedoelde bom had alleen het achterste stuk van de woning nog overeind gelaten. Vier van de vijf kinderen kwamen vrijwel ongeschonden uit het puin. Wat schrammen, wat zere plekken, dat was alles. Jannie werd dood in de grote regenbak gevonden die onder de keuken doorliep, tussen de stukken van de ingestorte vloer. ze was niet verdrongen, zo bleek bij nader onderzoek. Zo voor het oog leek ze amper wat te mankeren. Wat blauwe plekken, meer niet. Het moet de luchtdruk geweest zijn, vertelde een arts. Het café van de familie Blok stond net over de spoorwegovergang, in de gemeente Ruinen. De bom viel dus in de gemeente Ruinen. Jannie's overlijdensakte werd opgemaakt in de gemeente Hoogeveen, en later doorgestuurd naar de gemeente Ruinen. In de akte werd vermeld dat ze in Hoogeveen was overleden. Haar moeder wist niet meer precies wat er op die vreselijke 20ste oktober 1944 was gebeurd, nadat ze haar woning in puin aantrof, met de kinderen onder de brokstukken. Voor de hand ligt dat men alle kinderen voor onderzoek naar het ziekenhuis heeft gebracht, en aldaar heeft getracht nog iets voor Jannie te doen. Maar het mocht niet meer baten. In het ziekenhuis van Hoogeveen moest de dood worden geconstateerd.

Jannie was het enige dodelijke slachtoffer van het bombardement van 20 oktober 1944. Hier was geen sprake van vliegtuigen die op de terugweg naar Engeland bommen hebben gedropt. Het was ook geen aanval van enkele jachtvliegtuigen, die een poging deden de spoorwegen te treffen. Hier was sprake van een aanval van bommenwerpers. We vinden het terug in de politierapporten van de gemeente Hoogeveen: *“Op 20 oktober, plusminus 12.00 en 13.00 uur, werden door overvliegende vliegtuigen in de onmiddellijke nabijheid van de spoorwegovergang in de Pesserstraat, op de grens Hoogeveen-Ruinen, ongeveer 60 bommen afgeworpen, waardoor het dubbelspoor ter plaatse beschadigd werd en het huis D 139 in de gemeente Ruinen een voltreffer kreeg, waarbij het driejarige dochtertje van de bewoner gedood werd”*. In die dagen begon over het spoor de gemeente Ruinen. Met 60 bommen is het de grootste luchtaanval van de hele oorlog, in deze omgeving. De bedoeling was blijkbaar om de spoorweg te vernielen. Het bleef bij beschadiging. In de voormalige gemeente Ruinen – nu ook op Hoogeveens grondgebied – werd de volgende schade geregistreerd en gedeclareerd bij de gemeente Ruinen:

- Roelofje Santing, wed. Harm Waninge, Fluitenberg D 209, boerderij. Glaschade volgens nota. Herstel aan het dak en voorlopige dichting.
- Jan Vermeulen, huisbewaarder van het Noorderhuis, Pesserstraat D 128, woonhuis. Herstelling aan metselwerk, ramen en deuren. Reparatie mastiek op dak.
- Aaltje Bosman, wed. A.Waninge, Kalenberg D 209, boerderij. 4.22 m2 glas met stopverf, inzetten enz. 4 ½ m2 triplex voor voorlopige dichting van de ramen.
- Karst Zwiers, Toldijk D 124, woonhuis en schuur. 2 ramen vernield en hersteld, 2 deuren hersteld, reparatie dakhout, herstel dakbedekking, 260 pannen, 12 m2 glas, 240 nieuwe pannen, 3 rol asfalt, 2 ijzeren raampjes, 2 deuren hersteld, nieuw hout voor windveren, 1500 nieuwe steen, specie, herstel terreinafscheiding, voorlopige dichting en eerste noodzakelijke werkzaamheden.
- Jacob Wams, Toldijk D 143/144, café, speeltuin en woonhuis, eigendom van Hendrik Fictorie en Albertus Post uit Hoogeveen. 18 m2 karton en hout voor

voorlopige dichting, reparatie en vernieuwen deuren en ramen, dakherstelling, herstelling schuur en andere bijgebouwen, 30,15 m2 glas vervangen. Dit nog los van de zware glasschade die café Wams heeft gelden door bomaanvallen op 30 november 1944 en 30 maart 1945.

- Lambert Fieten, brandstoffenhandelaar, Toldijk D 142 en D 142A, twee woningen. 20 m2 hout, 18,7 m2 glas. Herstel van ramen, deuren en kozijnen.
- Abraham Mengers, graanhandelaar, Toldijk D 141-1. 9 m2 glas, nieuwe pannen, herstel van deuren en ramen, verf- en behangwerk, 7 ½ m2 board.
- Wolter Voerman, landbouwer en eigenaar, Berend Zinger en Willem Guichelaar, bewoners, Stuifzandseweg D 138-2, D 138-3 en D-138-4. Een enkele en een dubbele woning. 26 m2karton en 19,7 m2 glas.
- Johannes Kolk, betonwerker, Stuifzandseweg 138-5, woning. 3 m2 insulwood, herstelling van ramen en deuren, glas in lood en dakpannen. 2,7 m2 venster-glas.
- Hendirkus Zwart, timmerman, eigenaar. Jannes Zwart en Cornelis J. van Huffelen, bewoners, van dubbele woning Stuifzandseweg D 138-6 en D 138-7. 15 m2 hout voor voorlopige dichting, 13,75 m2 glas, dakreparatie, herstelling van ramen en deuren.
- Jacob Steenberg, loodgieter, eigenaar. Jan Verschoor en Joh.Prins, bewoners van dubbele woning Stuifzandseweg 138-8 en 138-9. 13 ½ m2 glas. 15 m2 karton. Herstelling dakbedekking.
- Hendrik Meierink, timmerman, eigenaar van dubbele woning Stuifzandseweg 138-10 en 138-11. 20 m2 board, hout, 135 dakpannen, 1 buitendeur, herstelling van 4 ramen, schilderwerk, 9,2 m2 glas.
- Deze lijst van schade door de bommen van 30 oktober 1944 is niet volledig. Erbij komt onder andere nog het totaal vernielde pand van café Blok.

Als we dit allemaal zo op een rijtje zetten is het een wonder dat er niet meer doden zijn gevallen, op 20 oktober 1944. De Stuifzandseweg zou in februari 1945 opnieuw bommen opvangen. Buiten de genoemde aanvallen, beschietingen en bombardementen, zijn er nog drie doden. Mensen die met de tram van het station zijn vertrokken en net ten oosten van de gemeente zijn overleden.

Het was op dinsdag 6 februari 1945 om ongeveer 16.00 uur dat de tram van de EDS vanuit de richting Hoogeveen kwam. De tram bestond uit een locomotief, 1 passagiersvoertuig en vijf bagagewagens. Het vertrekpunt was het station in Hoogeveen geweest. Het was gevaarlijk om te reizen. De kans bestond dat er geallieerde jagers over vlogen. Wanneer ze een tram zagen, was het gebeurd. Zo ook die dag. Op het moment van de aanval bevonden zich ongeveer 25 personen in het passagiersvoertuig. Ten tijde van de aanval was de tram ter hoogte van de woning van Derk Koster te Geesbrug/Langerak. Vanuit zuidelijke richting kwamen 3 jagers aangevlogen. Ze hadden de tram opgemerkt, vlogen er ter waarschuwing een keer overheen om vervolgens terug te keren en de aanval in te zetten. De vliegtuigen vlogen elk tot 4 maal toe in de richting van de tram en losten hun salvo's op de tram. Het regende hulzen in de aanvliegroute. Johannes Metselaar lag in die aanvliegroute op het land. De hulzen kwamen om hem heen aan de grond. De vliegtuigen scheerden in zijn beleving laag over hem heen.

Het passagiersvoertuig werd volop geraakt. Het gehele voertuig werd doorzeefd met kogels. De machinist had inmiddels de tram stop gezet en de aanwezige conducteur, de 46 jarige Gerrit Juring vertelde: *“Ik bevond mij in de passagierswagen van deze tram met ongeveer 25 passagiers. Plotseling hoorde ik vliegmachines schieten en zag mensen om mij weg vallen. Zelf viel ik op mijn knieën en ben uit de wagen gekropen. Ik had de vliegtuigen niet horen of zien naderen.”* Rondvliegend glas, versplinterd hout en de nog aanwezige passagiers maakten dat velen geraakt werden door kogels of wel door rondvliegend glas. Onmiddellijk werden de nooddiensten ingelicht. Eerste hulp werd verleend door de doktoren Van der Velden en Plantinga uit Oosterhesselen en dokter Brouwer uit Elim. Het bleek dat tengevolge van deze luchtaanval direct werden gedood:

Thekla Kramer, geb 29-1-1895 te Asschendorf en wonende te Valthermond.
Marius van der Ven, geb 20-11-1931 te Rotterdam en wonende te Rotterdam.



De tram van de EDS bij Geesbrug.

Er waren 3 zwaar gewonden te betreuen: 2 vrouwen en één man. Grete Turowski uit Coevorden en Alphonsa Theodora Klein uit Muideren werden overgebracht naar het ziekenhuis te Hoogeveen. De man was de 42 jarige Jan Lubben uit Zeist en deze werd over gebracht naar het ziekenhuis te Emmen. Hij overleed daar op 7 februari. Arbeider Jan Lubben was geboren op 1 januari 1903 in Odoorn als zoon van Lammert Lubben en Zwaantje Leeuwinga. Hij trouwde 1 januari 1940 in Emmen met Kornelia Moens. Een aantal licht gewonden is ter plaatse verzorgd door de 3 doktoren met assistentie van een aantal verpleegsters en konden hun reis vervolgen. De doden werden opgebaard in het lijkenhuisje op de begraafplaats te Geesbrug en de familie werd hierover in kennis gesteld. Materiële schade was er ook aan de woningen van Koster en Lunenburg: ramen,

dakpannen en het huisraad werden doorzeefd met kogels, de bewoners waren er allemaal goed vanaf gekomen. De tram is later naar Emmen afgevoerd voor verder technisch onderzoek.

21 Februari 1945 werd er weer een trein beschoten in de omgeving van Hoogeveen. Er waren geen slachtoffers en amper schade. De trein kon op eigen gelegenheid verder rijden. De dag erop ging het anders toe. Bomaanvallen op klaarlichte dag werden als bijzonder gevaarlijk beschouwd. Een toestel waarmee men dit soort operaties nog wel aandurfde was de voor die tijd supersnelle De Havilland Mosquito. 22 Februari 1945 werden veertien squadrons van deze toestellen gelijktijdig ingezet. Maar liefst 215 toestellen daverden op een hoogte van enkele tientallen meters over het door de Duitsers bezette gebied. Hieronder waren ook 20 toestellen van het squadron dat 31 maart 1945 twee van zijn mensen bij de Toldijk zou verliezen. De squadrons vlogen groepsgewijs naar hun doelen en splitsten zich op voor de uiteindelijke aanval, waarna ieder toestel zijn eigen opdracht uitvoerde. Heel het gebied Zwolle-Osnabrück werd aangepakt. Radarinstallaties, gebouwen, bruggen, schepen, wegen en spoorwegen stonden op het doelenlijstje. In Drenthe vielen 12 toestellen bij Coevorden de spoorlijn van Zwolle naar Emlichheim aan, op verzoek van de Geheime Dienst Nederland. Een spoorbrug werd onklaar gemaakt. Bij Beilen stierven 23 koeien, toen drie spoorwagens met aardappelen en vee beschoten werden. In Emmen vielen zes doden, waaronder twee Duitsers, tijdens het verwoesten van twee dubbele woningen en een consultatiebureau, die bij het station stonden. In Exloo viel een dode en een zwaar gewonde te betreuren ten gevolge van twee brisantbommen. Bij Eelde stortte een toestel neer: één dode. Het andere bemanningslid werd gevangen genomen. Alle vliegtuigen sloegen toe tussen 13.00 uur en 13.15 uur. Zo ook in Hoogeveen.

"Het was vlak voor de bevrijding", vertelde Hendrik Kelly uit het Krakeel. "Ik was met een stel jongens aan het Griendtsveenkanaal, vlakbij de carrosseriefabriek. Hendrik Vos, Andries Luchies en Karst en Hendrik Santing waren erbij, allemaal uit het Krakeel, en ook Piet ten Cate uit Elim. We moesten zand halen voor de Todt. Willy Bussenman was baas over ons ploegje. We vonden de O.T. een sensatie, maar hadden niet in de gaten hoe gevaarlijk het was. Er kwam een vliegtuig aan. Ik dacht: hé, wat heeft hij toch aan de buik hangen? Het vliegtuig vloog over en zo ineens viel dat ding onderuit. Het was een bom. De broek fladderde ons aan het gat. De bom is ingeslagen aan de Stuifzandseweg. Het was de eerste woning aan de Stuifzandseweg, als je vanuit Hoogeveen kwam". Over deze bom noteerde de burgemeester van Ruinen in zijn politionele maandrapport: "Enige bommen kwamen bij een huis terecht. vier gewonden, waarvan 1 zwaar, 2 middelzwaar en 1 zeer licht". De bom sloeg in in de woning van het gezin Post. Ze waren aan het eten. De vrouw des huizes had juist de baby gezoogd, gaf het kind aan een derde en..... het huis was in één klap verwoest. Haar moeder, de oude mevrouw Venema, heeft niet lang meer geleefd. Ze stierf enige tijd na de bominslag. Zij was de zwaargewonde. Dit en haar ouderdom maakten dat haar lichaam het niet meer aankon. Haar dood wordt bevestigd door het oorlogsdagboek van Wiert Veldman: *"Op 22 februari vliegen er bommen op de Stuifzandseweg en EDS-kantoor, één vrouw gedood."*

Hendrik Kelly: "De bom was te ver meegegaan, te laat afgeworpen, waardoor hij over het station heen zeilde. Het vliegtuig vloog door (= noordwaarts), een eind bij de spoorlijn

langs, en kwam daarop terug. We zagen hem niet, zo laag vloog hij, maar we hoorden hem wel. Hij vloog achter huizen langs. Het vliegtuig kwam ineens over het station, al schietend en liet weer een bom vallen. Die botste midden in het EDS-gebouw, dat schuin voor het station stond. Asphalt, stukken gaas en dakpannen, alles vloog de lucht in. Het vliegtuig vloog over de spoorlijn weg, richting Meppel. Het werd beschoten door de Duitsers. Die zaten bij de veelalading naast het station, waar nu een parkeerterrein is. Daar was een verhoging zodat het vee in de wagons kon. Daar hadden de Duitsers zware mitrailleurs gezet. Ze ratelden, de zon scheen, en het was net of je blinkende spinragdraden naar het vliegtuig toe zag, door al die kogels. De piloot vernam dat. Hij maakte een val onderuit. We dachten: "O drommel, nu hebben we hem. Maar hij scheerde achter de bomen langs naar het westen".

Door lager te vliegen ontweek de piloot de kogels van het lichte flak, zo halen we uit Hendrik Kelly's verhaal. Uit dit ooggetuigenverlag blijkt ook dat de omstanders duidelijk de indruk hadden dat het om het spoorwegstation te doen was. Tweemaal vlogen de bommen er overheen, misten hun doel en verwoestten de omgeving. Eén bom had nog wat goeds uit kunnen richten. Die ene bom kwam op de lijn terecht, maar..... ontplofte niet! Het personeel van het administratiegebouw van de Eerste Drentsche Stoomtramwegmaatschappij had het geluk dat de bom in hun middagpauze viel. Er was niemand in het gebouw. Het gebouw was zo zwaar beschadigd, dat het finaal in puin lag. Een wolk van papier verspreidde zich over de omgeving. Er was geen twijfel aan dat daar administratief werk verricht werd! Eén van de werknemers had wel bijzonder veel geluk gehad. Cornelis Koppe woonde te Noordscheschut en was gewoon tussen de middag als enige te eten in het gebouw, terwijl de anderen dan even naar huis gingen. Die middag at hij voor één keer niet in het pand, maar thuis! Doordat het gebouw van veraf te zien was, ondergingen sommige ooggetuigen een wel héél vreemde ervaring. Zo werd vanaf de Julianabrug (Schut) gezien dat er iets uit het vliegtuig viel en dat het EDS-gebouw uit elkaar vloog, terwijl dit alles in stilte en rust leek te gebeuren. Het geluid kwam later pas.

"Het vliegtuig was laag over ons heen gevlogen", vervolgde Hendrik Kelly. Een paar jongens hadden gewuifd, met de spade in de lucht. Er stonden ook een paar Duitsers bij de carrosseriefabriek. Eén van hen brulde dat hij ons allemaal "Erschiessen" zou. "Doe dat nooit weer!", riep hij, terwijl hij op ons aan kwam. Wij waren geen vrienden van hen en ze hadden het recht om ons zo neer te maaien met hun mitrailleurs. Daar had hij gelijk aan. Maar wij dachten: ha!, daar heb je onze bevrijders. We zagen en hoorden wel vaker vliegtuigen plotseling opduiken en schieten. 's Avonds luisterden we dan naar de Engelse zender. We hoorden dan dat ze overal de treinen beschoten hadden en dachten: Tjongejonge, dat schiet op!". Tot zover Hendrik Kelly.

Tweemaal stortten er vliegtuigen neer, op of bij het station. Op 29 november 1943, was er een luchtgevecht boven Zuid-Drenthe. Albert Albino en zijn jachtvliegtuig stortten neer op de rails bij het station. Er ontstond brand in het station. Enkele personen (de chef onder andere) werden gewond. Van Albert Albino is toentertijd niets terug gevonden. Het schroot werd verwijderd, of in het gat gegooid. Het gat in de spoorbaan is zo snel mogelijk gedicht. Zijn lichaam is hier grotendeels verast. Slechts een klein deel is later overgevoerd naar de VS en aldaar begraven. Het werd gevonden toen de voetgangerstunnel onder het spoor door werd gebouwd. De volgende crash was op 31

maart 1945. Bij café Wams aan de Toldijk kwam een Engelse jager neer. De twee bemanningsleden kwamen om. Ze raakten een boom, bij een poging vanuit de lucht het stationscomplex te inspecteren en waar mogelijk treinen te beschieten. Het ging om Richard Styles ("Dick", 165308) uit Seven Kings bij Ilford, en de zeer ervaren F/Lt. George Ketchen Graham (J/4563), uit Belleville, Ontario, Canada. Ze werden aanvankelijk begraven aan de Toldijk, in het weiland. Later werden ze overgebracht naar de begraafplaats van Hollandscheveld. Over beide vliegtuigcrashes is uitgebreid geschreven.

De (voorlopig?) laatste keer dat de strijd om de spoorwegen nog even naar boven kwam, was op woensdag 7 april 1999, in de tuin van Jaap en Diny Niemeijer, achter het pand Blankenslaan West no.53. In november 1998 betrokken ze daar hun nieuwe woning. Voordien had er meer dan 40 jaar een christelijke huishoudschool op deze plaats gestaan, waarin ook een tijdje een MEAO was ondergebracht. De school was afgebroken, de grond doorwoeld en bouwrijp gemaakt, en de kavels waren uitgegeven voor koopwoningen. Voor de Niemeijers was dit al hun 13de woning. Het pand werd verder afgewerkt terwijl ze er al woonden, en in het voorjaar van 1999 zou de tuin er achter worden ingericht. Een kraantje van Zuidema had de grond zo'n 80 centimeter diep doorwoeld, om de grond los te maken. Op de avond van de 7de april waren Jaap Niemeijer, Jan Kemink en Hilco Everts, burens van elkaar, met een frees bezig. De grond achter hun drie woningen had nog een extra behandeling nodig, en werd aldus geschikt gemaakt voor de tuinplanten en het grasveld. Stenen en ander ongerief werd terzijde gegooid. 'Weer een steen, Jaap', riep Jan Kemink, de man achter de vrees. 'Dat is geen steen', dacht Jaap. 'Dat is een gasfles of zo.....' Toen hij de ronde kop van de 'gasfles' zag werd het hem duidelijk: 'Oh, ooooh.....!'

Ze hadden een vliegtuigbom boven de grond gehaald. De aarde werd verwijderd, de bom werd mooi bloot gelegd, en de politie werd gebeld. Deze was na een kwartiertje aanwezig, maar kon niks doen. Er werd geconstateerd dat het inderdaad ging om een vliegtuigbom, en dat was iets voor specialisten. Om geen paniek te veroorzaken, werd de vondst van de bom stil gehouden. Zo stil zelfs, dat zelfs burgemeester Urlings niet op de hoogte werd gebracht van de vondst van een bom in Hoogeveen, wat volgens het protocol wel had gemoeten. Het Explosieven Opruimings Commando uit Culemborg werd ingeschakeld. De andere morgen, donderdag 8 april om 11.00 uur, stopte er een legertruck van het EOC voor de woning van de Niemeijers. Twee heren in legerkleding, dat was alles. Geen afgezette straten, een rode linten, niets van dat. Wel waren er twee politiewagens aanwezig, zodat eventuele nieuwsgierigen op een afstand gehouden zouden kunnen worden. "Bingo, dat is er één!", zei de eerste, toen de bom definitief geïdentificeerd werd. De andere man pakte hem op de arm als een baby, en stapte met de eerste in de auto. De bom werd naar de zandafgraving bij Nijstad gebracht, waar hij tot ontploffing werd gebracht. "....3,2,1....." Bij nul werd er een knop omgedraaid, terwijl iedereen op veilige afstand was. De explosie liet een krater achter van twee bij twee meter. "Next!", was het commentaar van de mannen van het EOC. Voor hen was het routinewerk, en ze gingen door naar de volgende, ergens in Nederland.

Bij de woning van de Niemeijers was door de EOC-medewerkers nog enige uitleg gegeven over de bom, aan de Niemeijers en een enkele aanwezige journalist. Het ging om een bom van ongeveer 60 centimeter lengte, met een gewicht van zo'n 30 kilo, 60 pond. Het

was in feite een relatief lichte bom. In de buurt was men nog even bang geweest dat ontploffen van de bom enkele panden had kunnen verwoesten, terwijl zowel omwonenden als pers ingingen op het feit dat er meer dan 40 jaar een school op de bom had gestaan, en wat er allemaal wel niet met de kinderen had kunnen gebeuren. De nieuwe panden had de bom niet kunnen verwoesten, mede ook omdat de bom in de tuin had gelegen, maar de ruiten waren er wel allemaal aan gegaan. Niemand weet precies wat er met een doorroestende op scherp staande bom zou kunnen gebeuren. Het ontstekingsmechanisme bleek namelijk nog helemaal in tact. Zeker is echter wel dat een bom van dit type niet zomaar tot ontploffing zou worden gebracht. Er was een flinke schok voor nodig. Die schok was ook door de bom gegaan als hij bijvoorbeeld van een vrachtwagen was gevallen, bij het vervoeren van aarde en afval, of doordat hij bij iemand uit de armen was gevallen.

Technisch gezien ging het om een SAP-bom, een Spool Armer Piercing-bom. Dit type bommen werd vooral op het eind van de oorlog gebruikt, toen de Amerikanen en Engelsen volop luchtoverwicht hadden. Ze werden vervoerd onder kleine jachtbommenwerpers en onder meer afgeworpen op het materieel van de Nederlandse Spoorwegen. Deze bom was te ver door geschoten, en hemelsbreed een paar honderd meter van de rails verwijderd neergekomen. In de toenmalige situatie was hij neergekomen in de weilanden tussen de Hoofdstraat en het spoor, zo blijkt uit oude luchtfoto's. Hij moet relatief zacht neer zijn gekomen, te zacht om het ontstekingsmechanisme de verwachte schok te laten onder gaan, zodat hij niet tot ontploffing kwam. De bom schoot onder het maaiveld en werd niet door de grondgebruikers opgemerkt. Alle grondwerkzaamheden daarna, rond het bouwen en afbreken van de school en diep doorwoelen van de toekomstige tuin van de Niemeijers, had de bom niets gedaan, al was hij nu wel weer naar de oppervlakte gewerkt. Pas toen op woensdagavond 7 april 1999 de frees door de tuinen ging, werd hij opgemerkt. De regionale kranten deden de 9de april verslag van de bom en de vernietiging er van. Pas toen werd de burgemeester ingelicht, door deze kranten. Wanneer de bom gevallen is, is niet bekend. Maar alle bommen op en rond de Hoogeveense spoorwegen hadden niet dat verwoestende effect dat de kogels hadden van zaterdag 5 augustus 1944.....

Een mooi totaalplaatje, van de situatie in de oorlogsjaren. Links het EDS-kantoor, midden het station van de NS en rechts het hotel van de familie Homan.

