

De laatste reis met de Elisabeth

9-9-1944/ 9-1-1945

Begin september '44 lagen wij met dennenpalen klaar, om naar Haarlem te varen vanaf Apeldoorn. Toen wij daar enige dagen lagen, omdat er niet meer gevaren werd, en de invasie vanuit Engeland voor de deur stond, werden er plotseling schepen gevorderd door de Wehrmacht, om materialen en motoren te laden voor Duitsland. Hiervoor werden in Apeldoorn 10 schepen gevorderd, en wel de volgende:

- C. van de Akker, “Rival”, Workum;
- Blokland, Hardinxveld;
- Bons, Rotterdam;
- Buisman, “Vitesse”, Rotterdam
- Cazemier, “Spes”, Winsum/Gr.
- Goudriaan, Ouderkerk a/d IJssel;
- Van Boven, “Wilja”, Renkum;
- K. en J. Panjer, “Elisabeth”, Apeldoorn;
- Schokker, “Harlingen 13”, Groningen;
- Welbedacht, “Mutabel”, Haarlem.

Vertrek

Deze schippers zijn zaterdag 's morgens 9 sept. '44, onder geleide van 10 Duitse militairen en 2 bij ons aan boord (Elisabeth = 12) van Apeldoorn vertrokken, en die dag in Dieren gekomen en op de IJssel geschut en zondags in Dieren gelegen. Daar het varen bij de dag te gevaarlijk was, vanwege de Engelse vliegtuigen, werd er voorlopig alleen 's nachts gevaren. En zijn we zondagsnacht naar Westervoort gevaren, daar 's maandags gelegen en maandagnacht naar Lobith, waar we om een uur of 2-3 aankwamen. Onderweg hadden we nog een beetje oponthoud in Pannerden. We meenden opgemerkt te zijn door een paar Engelse vliegtuigen, die daar een beetje rond vlogen, en lichtkogels uitgooiden. En wij dachten dat het op ons gemunt was, en daarom ook al gauw aan de wal stonden met een koffertje, en dachten zo weer naar Apeldoorn te kunnen gaan, maar dan lopende, Wat ons ook helemaal niet gespeten had, want we zagen erg tegen de reis op.

Maar het liep goed af want na enige tijd verdwenen de vliegtuigen weer, en wij gingen weer aan boord, en de reis ging verder naar Lobith, waar we in de vluchthaven gelegen hebben tot dinsdagavond. Toen ging de reis weer verder en waren we tegen middernacht in Emmerik met 2 sleepboten ervoor, waarvan er 1 uit Emmerik was gekomen om ons van Lobith te halen. In Emmerik hebben we enige tijd gelegen want onze Transportführer moest eerst naar Duisburg of Essen, om te informeren waar we eigenlijk naar toe moesten. Vermoedelijk wisten ze het daar ook niet, want ze lieten ons eerst naar Wezel slepen met nog enige andere grotere schepen. De boot die ons nu trok was de “Franz Haniël 17”, een sterke rader-sleepboot die ons goed kon trekken, en ons spoedig in Wezel had. Boven de bruggen hebben we een paar dagen gelegen in een grindgat, terwijl onze ‘Führers’ nogmaals op stap gingen voor nadere orders, waarmee ze dan ook terug kwamen, en wel deze: we zouden met z'n tienden naar Frankfort a/M. Om daar gelost te worden voor Darmstad. Er was al sprake van geweest om naar Dessau te varen, maar blijkbaar waren er enige sluizen kapot die kant uit, waardoor we daar niet heen konden.

Naar Frankfurt

Er kwam nu ook al gauw een lege sleepboot van de Ruhr die ons weer op sleeptouw nam, het was de “St.Godhard”, een “bovenboot”, d.w.z. een boot die meestal boven de Ruhr vaart. Deze boot heeft ons naar Mainz gebracht, en hoewel we boven Emmerik steeds bij dag hebben gevaren, hebben we maar tweemaal op dit traject in angst gezeten voor bombarderen of beschieten uit vliegtuigen. Eén keer in Duisburg-Hochfeld bij nacht toen er groot alarm gegeven werd en we allemaal aan de wal gingen; de vliegtuigen vlogen achter om ons heen en we hebben geen last

gehad.

In Duisburg-Ruhrort was toen nog niet veel kapot zover we konden zien.

Angst

De tweede keer dat we een angstig ogenblik hebben meegemaakt, was tussen Keulen en Bonn onder het varen toen er plotseling een paar jagers op ons af kwamen stuiven en we allemaal hals over kop dekking zochten in de ruimen, voor- en achteronder, we dachten niet anders of we krijgen de volle laag. Maar gelukkig liep het goed af, we hebben niets gemerkt van beschieten of zo. Dit was ook het angstigste moment wat we meegemaakt hebben op de Rijn.

Frankfurt

In Mainz kregen we er een andere boot voor die ons naar Frankfort a/M bracht, waar we zonder hinder zijn aangekomen, uitgezonderd dat we in de voornacht nog even in een schuilkelder zijn geweest in een dorp, waar we een nacht hebben gelegen, maar de vliegtuigen vlogen gewoon over. De volgende dag kwamen we in Frankfort. Deze stad hadden ze even te voren geweldig gebombardeerd en was ernstig getroffen. In het havengebied was bijna geen kraan meer die nog werkte. Hier moesten we eigenlijk lossen, maar door de grote verwoesting, hier en in Darmstad, werd er vanaf gezien, en werden we naar Hanau gestuurd, 20km verder de Main op. Maar voor het zover was hebben we in Frankfurt nog angstige momenten meegemaakt. Op een nacht werd luchtalarm gegeven en meteen vielen de bommen ook al, toen was het haast je rep je gauw een stuk kleren aan, de koffers gegrepen en aan de wal naar de bunker, die ongeveer 200m van ons af was. En toen maar hijgen en blazen toen we daar waren. Maar toen kwam het ergste, één van onze burens, nl. Van Ooien (man, vrouw, en 7 kinderen) misten één van hun kinderen, en ze wisten niet of ze wel allen mee van boord gegaan waren of niet, en niemand die er op dat moment uit durfde om te kijken. Even later toen het wat rustiger was, gingen er twee op uit, nl. één van de schippers en een soldaat, en toen bleek gelukkig dat de kleine nog rustig in bed lag te slapen.

Het was ook wel wat voor de ouders met grote gezinnen en kleine kinderen, bij nacht en ontij glibberige dijken of trappen op en af klimmen zonder licht. Want je hoefde maar even met een lichtje te knippen of 't was: "Licht aus" van een of ander. Of wat ook wel gebeurde dat je met de roeiboort naar de wal moest, en dan 2 of 3 keer heen en weer op een nacht, want om langer in een volgepropte bunker te zitten dan nodig was, daar had niemand belang bij. De meesten van ons hadden echter een klein gezin, ja er waren zelfs bij die hun vrouwen en kinderen in Holland gelaten hadden, n.l. Schokker en Blokland. Schokker zijn vrouw is naar Valthermond gegaan en Blokland z'n vrouw naar Hardinxveld. Deze schippers voeren geheel alleen, wat echter geen bezwaar was omdat we vanaf Dieren steeds 2 bij mekaar opzij voeren.

Verblijf in Dörnigheim

Toen we van af Frankfort gingen kregen we opdracht niet direct naar Hanau door te varen, maar eerst nog onderweg te blijven, Dörnigheim genaamd, 6 km van af Hanau. Wegens gevaar voor bomaanvallen en omdat ze ons toch niet direct konden lossen. Dat leek ons wel want in Frankfort deugde het niet, en in Hanau was het misschien niet veel beter. Nee dan kon je beter in een boerendorpje wezen als in de steden. In Dörnigheim hebben we 3 weken gelegen, en rustig gelegen ook en het speet ons allemaal dat we daar weg moesten. Maar de soldaten nog het meest, want die hadden het goed gehad bij ons. Wij moesten voor hen koken terwijl zij nog wel eens voor kolen en voedsel zorgden. Wij konden daar bij de boeren nog wel eens aardappels en groenten krijgen, ja over voedsel mochten we niet klagen en we zullen het daar wel beter gehad hebben dan menigeen in Holland, en toch wilden we allen zo graag naar ons vaderland terug. We kregen ook totaal geen bericht van thuis, we wisten niets van hen, en ook niet of ze onze berichten wel gekregen hadden of dat ze helemaal niet wisten waar we waren, maar dit bleek later toch wel het geval te zijn.

Hanau

Na 3 weken in Dörnigheim gelegen te hebben kregen we order om bij gedeelten op te varen naar Hanau om te lossen. Daar waren we dan ook al gauw leeg, met behulp van Russische krijgsgevangenen die bij ons in het ruim kwamen om aan te pikken waarna de motoren met een kraan op spoorwagens werden gehesen, en toen vermoedelijk naar Dessau gegaan zijn. Toen we leeg waren werden we door de Duitse Wehrmacht vrij gegeven, en werden de 4 grootste schepen direct gehuurd door firma's daar om te dienen voor 'Lagerschiff' oftewel drijvend pakhuis van de Dunlop bandenfabriek in Hanau. De kleinste schepen waaronder die van ons bleven maar eerst liggen, het varen was ook geen pretje meer, en in Holland konden we toch niet meer komen. In Keulen was een brug kapot en de vaart gestremd, en bij Emmerik was de hele vaart verboden.

Na ongeveer 3 weken in Hanau gelegen te hebben kwamen de "Heren" van de T.O.D. Met de voor ons ontstellende mededeling dat 5 schepen waaronder wij naar Düsseldorf of Duisburg moesten om daar gebruikt te worden voor "Fährschiff" (Veerboot). Toen we dat hoorden zakte ons hoop om nog ooit weer met ons schip in Holland te komen ver beneden nul. Want dan bleef er toch zeker geen spaander van heel. Ja, we mochten dankbaar zijn als we er zelf het leven bij hielden. Want om in het frontgebied de Duitse Wehrmacht en materiaal de Rijn over te zetten leek ons nu niet zo'n ongevaarlijk bedrijf. Het wachten was nu weer op een sleepboot, die ons naar de bestemming zou brengen hetgeen nogal even duurde en waar het weer denkkelijk ook de hand wel in heeft gehad. Het was nl. buitengewoon nat en slecht weer in die dagen, met gevolg dat het water op de Main erg hoog was en er een sterke stroom liep, en de boten slecht opschoten. Na 3 weken gewacht te hebben hadden we echter geen boot meer nodig.

Bombardement

Want ofschoon er op Hanau en omgeving nog bijna geen bom was gevallen, werd er op 11 december 1944 een bommentapijt gelegd die meer dan erg was, en waarbij er verscheidene in en bij de Main gevallen zijn. En ons schip ook door 1 of 2 voltreffers geraakt is, met die van Schokker, waarbij wij opzij lagen, en van Goudriaan die achter ons lag. Zo zagen we de ruïne aan toen we uit onze schuilplaatsen te voorschijn kwamen, waar we waren ingekropen bij het luchtalarm. Mijn broer Klaas was naar de stad op de fiets, en een paar burens en ik gingen in een oude steenoven schuilen, die we vlak bij ons schip hadden. De muren hiervan waren dik genoeg, maar het had maar een gewoon pannendak en daar had je niet veel aan. Maar ja, wie rekent ook op zo'n bombardement en dat nog wel op een boerendorp (het was Steinheim, 2km boven Hanau waar we voor de veiligheid al naar toe waren gevaren). Nu er is ons ook geen haar op ons hoofd gekrenkt, terwijl er op enige meters afstand nog 2 brandbommen zijn gevallen.

Verwoesting en terugkeer naar het schip

En toen de eerste aanval voorbij was en wij weer te voorschijn kwamen, leek het wel of alles in brand stond, allemaal rook en damp en verwoesting. Er stond een nog nieuw huis vlakbij ons schip en die lag totaal plat op de grond. Net of iemand met een reuzehand het zo plat had gedrukt. En met ons schip zag het er ook niet mooi uit. Ik ben zo gauw mogelijk aan boord gegaan om nog iets te redden. Toen ik van boord ging had ik niets meegenomen als wat ik aan had, omdat er toch haast nooit wat gebeurde. Ja eigenlijk was het een wonder dat ik nog van boord ben gegaan want de laatste tijd gingen we haast nooit meer weg bij luchtalarm; ook al omdat we zelf onder de roef een schuilplaats hadden gemaakt met stenen en merkels er over heen. Maar die was toen als een kaartenhuis in elkaar gezakt en alles lag door elkaar heen. Nee, als ik daar in was gebleven had ik het zeker niet na kunnen vertellen, tenminste ik geloof het niet. Het was een geluk dat het schip niet direct gezonken is, want dan hadden we totaal niets mee kunnen nemen. Er zat een groot gat in het ruim vlak voor de roef van ongeveer 4x4 meter, waar het water van de Main onder door stroomde. Maar het water wou er niet best in omdat de platen van het vlak omhoog gebogen waren. Net of er onder het schip een bom geëxplodeerd was. De gangboorden en denneboom stonden in allerlei bochten. Het roer was weg evenals deuren en vensters van de roef, en in de roef was het één ruïne. De haardkachel stond finaal op z'n kop in de haardstee en de vloer was bezaaid met glasscherven.

Het was een treurige aanblik, maar veel tijd om er naar te kijken had ik niet. Zo gauw mogelijk gooide ik de koffers met kleren (die altijd klaar stonden) op het dek, en toen in de roeiboot, toen moest ik weer weg want toen kwam de 2e aanvalsgolf over ons heen, en toen nog 1. Deze waren niet zo erg als de eerste, maar toen het voorbij was kon men ongeveer om 10 of 15 meter een bomtrechter vinden in de buurt.

Einde van de Elisabeth

3 keer ben ik nog op het schip geweest, maar de derde keer lag hij al helemaal scheef, en de buitenborders al haast aan 't water, maar in het achteronder stond toen nog geen water, daar ben ik nog gauw even in gesprongen, en heb er wat dekens en lakens uitgeworpen, Toen werd het ook tijd om er af te gaan, want toen ik weer bij ons buurman op het schip stond brak hij doormidden en zonk eerst het voorschip, even later het achterste gedeelte naar de bodem van de Main. En wij stonden zonder onderdak in een vreemd land.

Goede burenen

Gelukkig hadden we goede burenen getroffen, waar we de hele reis op zij hadden gelegen n.l. Van de Akker uit Workum. Deze mensen hebben ons met raad en daad terzijde gestaan. Ze hebben ons direct onderdak verschaft zolang we daar nog zijn geweest, nl. 2 dagen en 2 nachten, waarbij we ook nog weer een bomaanval meemaakten, en enige schepen getroffen werden. Van Van de Akker had ik een oude fiets gekregen zonder kettingspanners. En voor ons beiden hadden ze voor ieder een waterdichte gummi rugzak gemaakt, waar we dekens, kleren enz. in hadden. Tevens hadden we ieder een tas bij ons, met een koffer, een paar laarzen, klompen. En om zo veel mogelijk mee te nemen hadden we een paar truien en broeken over elkaar aangetrokken. Zo zijn we dan op 13 december 1944 onze terugreis begonnen, na eerst hartelijk afscheid te hebben genomen van de familie Van de Akker waar we heel goed mee op konden schieten en als kind aan huis waren. Ze vonden het ook geweldig jammer, maar het was niet anders, wij hadden daar niets meer te doen.

Terugreis

Ons eerste doel was Giessen, een stad 80km in noordelijke richting van Hanau, waar we de volgende middag aankwamen, na 's nachts in een dorpje te hebben geslapen bij eenvoudige mensen die ons onderdak en eten verschaft hebben en waar wij een heerlijke nachtrust genoten hebben. Het viel ook altijd lang niet mee, met de fiets zo zwaar bepakt en dan op surrogaat banden, dan raakt men op den duur wel vermoeid. En hier konden we nog fietsen, maar we hebben ook gedeelten gehad waar we bij de fiets moesten lopen, en dan ieder ogenblik rusten omdat de wegen zo steil waren, zoals tussen Wetzlar en Dillenburg. Terwijl we het ook hebben gehad dat onze assen van voor- en achterwiel warm werden van de snelheid als we een dal in gingen. Het was wel een prachtig gezicht zo'n dal en dan zo'n dorp beneden je te zien liggen waar je zo helemaal overheen kon kijken. Maar daar hadden we ook geen aardigheid aan. We hadden toen maar één doel en dat was zo spoedig mogelijk weer in Holland te komen.

Van Siegen naar Hagen

De tweede nacht hebben we het weer goed getroffen met ons nachtlogies. In een café, die eigenlijk gesloten was, hebben ze ons een bed en 's morgens koffie verstrekt. Toen maar weer verder en zijn de stad Siegen gepasseerd. In die stad was toen nog niets kapot. Maar in Giessen was het hele station en omgeving één puinhoop, de spoorwagens stonden op hun eind de hoogte in terwijl er ongeveer 1500 mensen bij een bombardement zijn omgekomen. Dit bombardement hebben wij in Hanau gezien, een paar dagen voor we daar weg gingen. Het was bij nacht en we zagen een grote vuurgloed en allemaal lichtkogels. Van Siegen ging onze reis naar Hagen en hoewel we geen kaart bij ons hadden wisten we deze route zo'n beetje, omdat we daar in Hanau vaak naar hadden gekeken om bij eventuele gebeurtenissen zo spoedig mogelijk in Holland te komen.

Ehringhausen en overnachting Wirtschaft in Kreuztal

De derde nacht hadden we meer moeite om onderdak te krijgen; dat viel lang niet mee in die streken want alles zat vol evacuées uit het Rijnland. Maar na enige moeite vonden we toch een 'Wirtschaft,' wat tevens een expeditiebedrijf was, waar we hebben geslapen in een fijn bed met een warme kruik er in. Ja, de Duitsers waren ook nog wel eens goed voor die 'Ausländer'. Bij die expediteur was ook een Hollander werkzaam die ons nog een kaart van Westfalen gegeven heeft. Dit was in Kreuztal, de vorige nacht waren we in Ehringhausen gebleven.

Fietspech en geen onderdak

Van hier ging onze reis, nog steeds begunstigd door mooi, zacht en droog weer, weer verder. Als er ook sneeuw op de wegen gelegen had en het was glad geweest, waren we onmogelijk zo ver gekomen met de fietsen en bagage. Zo gingen we dan op Hagen aan, wat we evenwel die dag niet meer bereiken zouden, want 's middags begaf de velg van mijn broer z'n achterwiel het, die we met een ijzerdraadje weer bij elkaar bonden, maar het fietsen was afgelopen. En Klaas met z'n laarzen aan en ik op de klompen sjokten verder. Tot overmaat van ramp konden we 's avonds ook geen onderdak krijgen, hoewel het regende en hoe we ook bedelden, ze wilden ons niet helpen. En we zagen ook nergens een schuur of zo iets, anders waren we daar wel in gekropen. Als we maar een dak boven ons hoofd hadden, dekens hadden we wel bij ons, dan hadden we ons wel gered. Tenslotte zijn we maar in een telefoonsel gaan zitten, die daar bij een café stond, dan bleven we tenminste droog. Daar hebben we een paar uur in doorgebracht toen werd het weer droog en zijn we maar weer verder gegaan. Het zal toen een uur of 3 zijn geweest. Een uurwerk hadden we niet bij ons, ik was mijn horloge met het schip kwijt geraakt en mijn broer had er geen.

Hagen en Schwerte

We troffen het nogal met het lopen, het ging steeds naar beneden en dat loopt nogal licht. 's Morgens om 7 uur kwamen we in Hagen aan, het was op zondag 17 december 1944. Daar hebben we eerst wat uitgerust in een station, en toen de stad door gelopen in de richting van Dortmund. Hagen is nogal een grote stad, en er was toen al veel kapot, trams reden er ook niet meer. Toen we goed en wel de stad door waren, zijn we eerst een stukje gaan eten, en toen op Schwerte aan gelopen, een stadje dichtbij Dortmund. Ons plan was eigenlijk om naar Dortmund te gaan, en dan met de trein naar Bentheim, om dan bij Coevorden in de buurt de grens zien over te komen. We zeiden tegen elkaar laat ons maar in Schwerte blijven, want in die grote steden deugt het niet met die luchtaanvallen.

Met de trein

We konden hier met de trein weg, maar niet op zondag als we de fiets tenminste niet achter wilden laten. Dus maar tot maandag gewacht. 's Morgens om 3 uur ging er een trein naar Dortmund, en na de nacht zolang in het station door gebracht te hebben, half slapende en wakende, en we 's ochtends naar het loket wilden om kaartjes konden we er haast niet bij komen. Overal lagen slapende mensen, burgers en militairen. Maar we kregen ze toch en toen gauw het perron op en konden nog net de trein halen, die ons naar Dortmund bracht. Hier kochten we kaartjes naar Münster en gingen het perron op naar de trein. Nu bleek dat deze trein niet naar Münster ging maar naar Gronau. Dat leek ons ook wel, Gronau lag vlakbij de Hollandse grens en daar was het ons om te doen. We konden ook wel mee naar Münster maar dan moesten we onderweg overstappen. We stapten dus in en vroegen onderweg aan de conducteur of we niet mee door konden reizen naar Gronau, met bijbetaling, omdat we kaartjes hadden naar Münster. Die vond het goed en wij reden door naar Gronau. Nu moesten we oppassen dat onze fietsen er niet uit gingen onderweg, want die stonden in de bagagewagen en daar wisten ze niet beter of ze moesten naar Münster. En we wilden de fietsen niet graag missen, al was het ook alleen maar voor de bagage om die er op te doen. Na onderweg nog een keer te hebben gestopt wegens luchtalarm, ging het de grens tegemoet. Onderweg kwamen er nog een paar Hollanders in en wij staken ons licht eens op, om op de beste manier de grens over te komen. Op illegale wijze natuurlijk, omdat we geen visum op onze passen hadden. Die wilden of

konden ze ons in Hanau niet verstrekken. Dan moesten de passen opgestuurd worden naar Berlijn zeiden ze daar en dat leek ons een beetje te riskant, en hadden wij ze misschien nooit terug gezien. En als wij ze bij ons hadden mochten wij in Duitsland vrij rond lopen.

De grens over

Nu werden ons door onze medereizigers 3 mogelijkheden genoemd, om de grens over te steken. Ten eerste om 's avonds met de werkliedentrein onder de banken te gaan liggen of met de trein met meisjes die in Duitsland werkten, die werd toch bijna niet gecontroleerd. Ten derde konden we door het veen gaan, een stuk waar turf gegraven werd, ongeveer 7km zuidoostelijk van Enschede. Tot dit laatste hebben we toen maar besloten. Dan moesten we 2 stations voor Gronau uitstappen. In Epe zijn we dan uitgestapt en na eerst in een café wat gegeten te hebben, het liep tegen de middag, zijn we in zuidelijke richting gelopen en wilden proberen om 's nachts de grens over te steken, als we tenminste niet een zekere Lamain konden vinden, waar naar men ons had verwezen en die ons wel verder helpen zou, zo zei men.

Op de turfkar

We konden bedoelde persoon echter niet vinden, en vroegen toen eens aan een arbeider die ons tegen kwam. Die verwees ons naar enige mannen die bezig waren met turf laden op lorries, en daar mee de grens over gingen naar een turfstrooiselfabriek. Als je die vraagt zei hij nemen ze jullie wel mee. En zo was het ook. Het waren allen arbeiders uit Enschede die daar werkten en 's avonds naar huis gingen. We troffen het reusachtig; ze waren net met de laatste lorrie bezig en dan kwam er een lege lorrie bij achter, een paard er voor, en op de lege lorrie mochten dan de arbeiders staan met hun fietsen. Wij hadden gauw wat bagage onder de turf gestopt van de volle lorrie en gingen toen tussen de andere mannen staan en zo ging het de grens over. Ofschoon we wel een beetje in de piepzak zaten liep alles gesmeerd en voor we er aan dachten waren we in Holland. We hadden geen grenswacht of niets gezien en we waren wat blij toen ze tegen ons zeiden: "Nou jongens stap er nu maar af hoor, nu ben je veilig." Ja dat hadden we die morgen niet durven dromen, dat we dezelfde dag nog in Holland zouden komen.

Wachten in Enschede

Ja veilig in Holland waren we wel, maar hoe kwamen we goed en wel in Apeldoorn want dat was ons doel toch, en daar maakten ze ons toen weer bang voor, want om het spergebied van de IJssel over te komen, dat moest niet meevallen. Toevallig was er daar iemand bij van de ondergrondse en die zou ons wel aan papieren helpen, maar dat kon een paar dagen duren. Nu dat hadden we er wel voor over. De voerman van de lorrie, Fokko v.d. Werff, die wou ons wel zo lang in huis hebben. Zo zijn we dan op Enschede af gegaan, eerst lopen met de fiets, toen nog een eind met een boerenwagen mee gereden, en daarna weer lopen. Toen we bij v.d. Werff thuis kwamen was het een uur of 6, en zijn vrouw keek natuurlijk raar op toen hij met een paar kostgangers aankwam. Alhoewel we geen bonnen hadden en de paar dagen er 10 werden, hebben we het er best gehad en hebben ze zich heel wat moeite voor ons getroost. Maar toen het zo lang duurde met die papieren begon de moed ons toch wel een beetje in de schoenen te zakken. Je hoorde steeds maar geruchten over razzia's en we hadden zo graag met de Kerstdagen weer thuis willen wezen, en nu zaten we hier nog.

Eindelijk werden we dan opgehaald door iemand van het Rode kruis, die ons naar een school bracht voor onderzoek van ziekten en ongedierte, en kregen we daar een dokters attest dat alles in orde was. En toen zouden we de volgende dag, met zieken en afgekeurden, met een Rode Kruis trein af reizen. Daar is evenwel niets van gekomen. Na dat wij 's avonds in de school hadden gegeten, 's nachts geslapen en 's morgens gegeten hadden, werden we naar een onderduikadres gebracht, omdat de controle plotseling erg streng was geworden. En het niet meer verantwoord was om zonder 'ausweiss' met de trein mee te rijden. 14 dagen hebben we bij onze nieuwe pensionhouders moeten wachten, voordat we eindelijk de reis konden aanvangen. We hebben het er prima van eten

en drinken gehad, en slapen ook maar steeds maar wachten en niets doen verveelde ons buitengewoon. Het liep ons daar ook wel erg tegen, toen we nl. goed en wel op ons nieuwe adres waren kreeg v.d. Werff onze papieren, en deze dacht niet anders of wij zaten al hoog en breed in Apeldoorn en wist niets beters te doen dan ze maar in de kachel te gooien. Hetgeen voor ons nog weer enige dagen wachten betekende.

Na dagen van wachten werden dan eindelijk de papieren gebracht, en wij trokken vol goede moed op de fiets naar Hengelo van waar de trein zou vertrekken. In Hengelo wachtte ons echter opnieuw een teleurstelling. De leider van het Rode Kruis wilde ons nl. niet aannemen omdat er geen grensstempel op onze ausweisen stond, en wij dan wel kans hadden eerder weer in Duitsland te staan dan in Apeldoorn. Nu daar was het ons niet om te doen en keerden dus nog maar eens terug naar Enschede. We waren al zo lang onderweg, het kwam op een dag niet meer aan.

Terug naar Apeldoorn

2 dagen zijn we toen nog weer in Enschede geweest, toen de grote dag aanbrak en wij de reis weer aanvaardden, nu echter zonder fietsen. Het had in die 2 dagen zo gesneeuwd dat het ons beter leek om maar naar Hengelo te lopen. Trouwens we hadden de fietsen misschien in de trein toch niet mee kunnen nemen. Het lopen viel echter ook niet mee met die sneeuwboel, en dan die rugzak en de overige bagage. Over 8km hebben we 2 uur gedaan en we waren wel een beetje moe toen we in Hengelo aankwamen. We meldden ons in Hengelo weer bij het Rode Kruis en we werden toen met 20 anderen, tegen een uur of 4 onder geleide van de Rode Kruis Leider naar het station gebracht. Hier werden onze papieren nagekeken door de Duitsers en in orde bevonden. Toen mochten we in de trein gaan zitten, die ons naar Almelo gebracht heeft. Eerst hadden we nog gelegenheid om onze boterhammen op te eten die we in Hengelo van het Rode Kruis hadden gekregen. In Almelo moesten we overstappen, waar we om ongeveer 5 uur aankwamen. Hier werden de papieren weer gecontroleerd en mochten we de goederentrein in, waarmee we het laatste gedeelte van onze reis zouden afleggen. Erg comfortabel was het niet; de banken die langs de wand stonden waren reeds bezet en de rest mocht staan of op de koffers zitten. Van onze kwartiergevers in Enschede hadden we ook nog een pakje met brood en spekpannekoeken, honger hoefden we voorlopig dus niet te lijden.

Terugkomst

En zo begon om een uur of 6 het laatste traject van onze reis en kwamen we om half 1 's nachts in Apeldoorn aan. Op het station was geen mens te bekennen, en we gingen maar eerst naar onze zuster en zwager die het dichtst bij het station woonden. Die keken wel raar op toen ze er zo midden in de nacht werden uitgeklopt, maar waren toch blij dat ze ons in gezondheid terug zagen. We zijn die nacht bij hen gebleven en de volgende morgen om 8 uur stond ik bij mijn moeder en zusters voor de deur die niet wisten wat ze zagen, toen ik had aangebeld en de kamer binnen stapte. Maar allen waren zeer verblijdt, en wij zelve niet minder dat we elkaar in gezondheid mochten weerzien na een afwezigheid van 4 maanden, in welke tijd we heel wat beleefd hebben.

Zomer 1945

Maart 1947

Augustus 1952

Apeldoorn, J. Panjer

Geschreven memoires van dhr. J. Panjer digitaal uitgewerkt door D.W. Panjer in januari 2021.