

Het spoorwegbedrijf ontregeld (1)

Bombardementen in Roosendaal (1940-1944)

Marius Broos

Inleiding

Veel is er inmiddels geschreven over het bombardement van 31 mei 1944 op Roosendaal. De aanval was bedoeld om het spoorwegemplacement in het zicht van D-day (6 juni 1944) voor minstens enkele dagen uit te schakelen, maar door een totaal foutieve aanvalsmethode werd alleen de stad getroffen, waarbij 76 mensen het leven lieten en ongeveer 175 mensen licht tot zwaargewond raakten.

Wat aan dit bombardement voorafging, is echter nooit uit de verf gekomen. Slechts dat van 11 mei 1940 op de stad bij de inval van de Duitsers bleef in het geheugen van de Roosendalers hangen. In dit artikel (in twee afleveringen) worden de bombardementen in 1942, 1943 en 1944 op het spoorwegemplacement besproken. In het bijzonder de reactie vanuit Roosendaal naar 'Londen' in september 1943 geeft een nieuw inzicht in de oorlogsgebeurtenissen. Daarnaast wordt aandacht besteed aan beschietingen op locomotieven en treinen, waarbij dodelijke slachtoffers uit Roosendaal vielen.

De eerste jaren

Na de overgave van Nederland op 14 mei 1940 bleef het ruim twee jaar rustig in West-Brabant. De enige uitzondering (strategisch niet te verklaren) is het feit dat op 31 oktober 1940 een onbekend vliegtuig vier bommen afwierp op het spoorwegemplacement in Wouw. Twee of drie ontploften. Daarbij werd arbeider-rangeerder P. van der Vliet gedood en raakten twee personen ernstig gewond, terwijl de goederenloods en de wachtkamer 3^e klasse van het stationsgebouw te Wouw werden beschadigd.¹ Het treinverkeer tussen Roosendaal en Bergen op Zoom raakte enkele uren gestremd.

Het emplacement Roosendaal bleef lang gevrijwaard van bombardementen vanuit de lucht. Overigens deden het Engelse *Bomber Command* en de *US Army Air Force* in de periode van 1 april 1942 tot en met 31 maart 1943 respectievelijk 50 en 15 aanvallen op spoorwegstations in Europa (dus met uitzondering van Duitsland). Hiervan waren er maar twee op Nederlandse emplacementen gericht. Een daarvan was Roosendaal vanwege het intensieve treinverkeer tussen Duitsland en Frankrijk. De geallieerden hadden al gauw door dat Roosendaal voor de Duitsers een strategisch

zeer belangrijk spoorwegknooppunt was. Toch ging het aanvankelijk nog maar om lichte aanvallen, want gemiddeld wierp het *Bomber Command* per aanval in de genoemde periode 8,9 ton aan bommen af en de *US Army Air Force* 89,6 ton. Los hiervan werden stations en treinen op het Europese vasteland wel steeds meer vanuit een of meer vliegtuigen met hun boordwapens beschoten.

Nog zo kleinschalig in Roosendaal

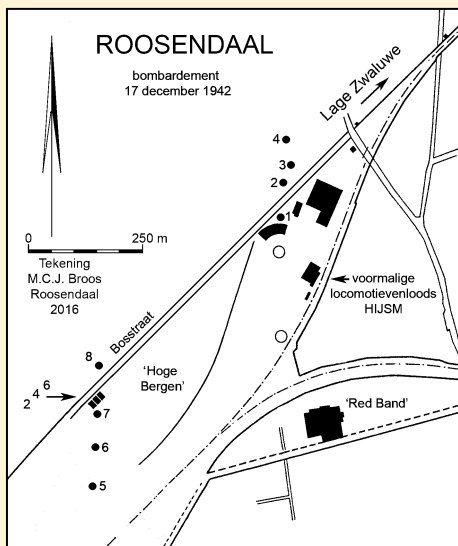
Pas in de nacht van zaterdag 30 en op zondag 31 mei 1942 vond in Roosendaal een eerste beschieting plaats, waarbij enkele locomotieven werden beschadigd. Een machinist en zijn leerling schuilden achter de stapel dwarsliggers die gewoonlijk dienstdeed als 'afblaasbord' voor de stoomlocomotieven.

Zo kleinschalig als deze beschieting in Roosendaal nog was, zo grootschalig was de eerste *'Thousand-Bomber Raid'* in diezelfde nacht op één enkel doel in Duitsland. Deze aanval op Keulen kreeg de codenaam *'Operation Millennium'*. Het ging hier om 1047 bommenwerpers, verdeeld in 602 *Wellingtons*, 131 *Halifaxes*, 88 *Stirlings*, 79 *Hampdens*, 73 *Lancasters*, 46 *Manchesters* en 28 *Whitleys*, waarvan er 41 niet terugkeerden.

In de stad werden 3300 gebouwen vernietigd en 2090 zwaar beschadigd, terwijl meer dan 7000 gebouwen lichte schade opliepen. Ook de infrastructuur (wegen, bruggen, viaducten, spoorwegen, nutsvoorzieningen als gas, water, elektriciteit en telefoon) raakte aanzienlijk beschadigd. Bij deze aanval kwamen ongeveer 475 mensen om het leven. Het bombardement op Keulen was het begin van vele soortgelijke bombardementen op Duitse steden, waarbij regelmatig duizenden burger-slachtoffers vielen en hele wijken met de grond gelijk werden gemaakt.

Elders in het zuidwesten

Op 25 juli 1942 werd het tractiedepot Goes door vliegtuigen met hun boordmitrailleurs onder vuur genomen. Zeven locomotieven raakten beschadigd, waarbij enkele stoomketels werden doorboord. Op 18 november 1942 werd bij Middelburg een trein beschoten, waarbij de in oktober 1940 uit Alkmaar naar Roosendaal overgeplaatste hoofdwerktuigkundige Engbert Bakker ernstig werd gewond en een maand later, op 19 december 1942, in Middelburg stierf.²



Links: Kaart met bominslagen op 17 december 1942. De voormalige locomotievenloods van de HIJSM werd op 11 februari 1943 het doelwit van een bombardement.

Tekening Marius Broos.

Rechts: Het pand Bosstraat 6 maakte onderdeel uit van een rijtje van drie woningen. Wat er in 1942 gebeurde, bleef nog 46 jaar lang zichtbaar.

Foto Marius Broos, 17 april 1987.

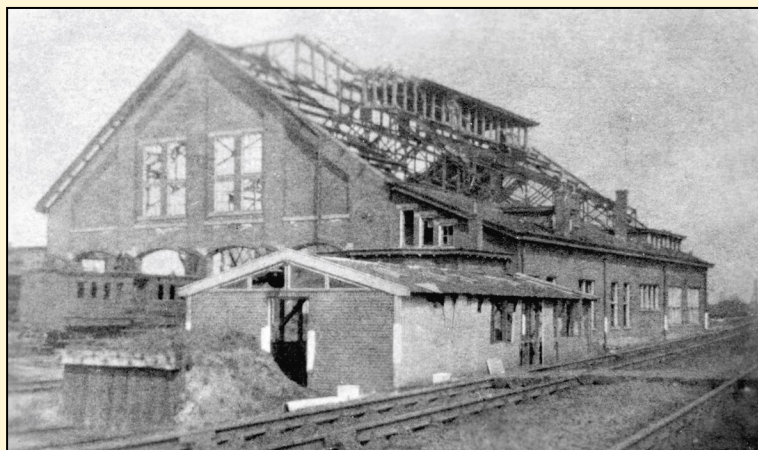


Op 13 december 1942 bestookten Engelse *Typhoons* (eenmotorige jachtvliegtuigen) het emplacement Lage Zwaluwe, waarbij twee NS'ers de dood vonden.

Het eerste bombardement

Vier dagen later, op donderdag 17 december 1942, lieten twee Engelse *Mosquito's* acht 500-ponds bommen (totaal 1800 kg) in Roosendaal vallen.³ De schade was slechts gering en er vielen geen doden. Het hoofd van de *Luchtbeschermingsdienst* in Roosendaal documenteerde deze gebeurtenis tot in detail, zelfs met een tekening. Volgens hem wierpen twee 'onbekende' vliegtuigen om 17.15 uur acht middelzware brisantbommen in twee groepjes van vier.

Van de eerste groep (genummerd 1 tot en met 4, zie tekening) ging een bom schuin door het dak van de 'ronde' locomotievenloods en kwam daarachter tot ontploffing, hetgeen nogal wat schade aan glas,



De voormalige locomotievenloods van de HIJSM na het bombardement op 11 februari 1943. Ervoor staat de beschadigde rijwielstalling en rechts liggen de sporen naar en van Lage Zwaluwe. Alleen het rechter gedeelte van de loods (achter de rijwielstalling) bleef gespaard. Foto W. Dam, Roosendaal.

kozijnen, dakgoten en daklijsten gaf. De drie andere bommen kwamen in het bouw- en weiland ten noorden van de Bosstraat terecht en veroorzaakten door de luchtdruk glasschade aan de gebouwen op het tractiedepot.

Van de tweede groep (genummerd 5 tot en met 8, zie tekening) kwamen er twee terecht in de 'Hoge Bergen' en een ten noorden van de Bosstraat. Deze drie leverden geen schade op. De vierde was een voltreffer op een van de drie dienstwoningen van de NS. Het pand Bosstraat 2 raakte nagenoeg geheel verwoest en dat ernaast op Bosstraat 4 gedeeltelijk aan de achterzijde. In dit huis woonde wegwerker Bastiaan Vergunst, die zwaargewond naar het ziekenhuis werd gebracht. Alleen het meest oostelijk gelegen pand Bosstraat 6 werd slechts licht beschadigd en later hersteld. Dit zou pas in het najaar van 1988 aan de slopershamer ten prooi vallen. De beide andere woningen werden nog in 1943 afgebroken. Verder was er nog een lichtgewonde en liepen de boerderijen aan de noordzijde van de Bosstraat flinke schade aan daken en ruiten op. Om 17.40 uur begon een ploeg van de *Roosendaalse Luchtbeschermingsdienst* met opruimingswerkzaamheden en het plaatsen van waarschuwbordjes voor blindgangers, waarna om 18.20 uur het rapport werd gesloten.

Het tweede bombardement

Op 11 februari 1943, om 16.05 uur, werd Roosendaal nogmaals het slachtoffer van acht 500-ponds (totaal 1800 kg).³ Zij werden afgeworpen door twee Franse *Bostons* (tweemotorige bommenwerpers). Het doel was de amper meer in gebruik zijnde locomotievenloods van de vroegere HIJSM.⁴ Naar het schijnt had één van de piloten van de twee vliegtuigen een in zijn

ogen belangrijk transport van rollend materieel gesignaleerd. Het bleek een jammerlijke vergissing te zijn. Juist die ochtend was de collectie historische locomotieven, rijtuigen en wagens, die na restauratie bestemd zou zijn voor het *Nederlandsch Spoorwegmuseum* in Utrecht, vanuit de oude, te kleine en bouwvallige locomotievenloods in Boxtel (met lekkages in het dak en vele kapotte ramen) naar Roosendaal overgebracht. Nog maar nauwelijks was het transport aangekomen of het noodlot sloeg toe. Zowel de HIJSM-loods als het rollend materieel werden bij het bombardement zwaar maar niet onherstelbaar beschadigd.

Onder het personeel in de loods vielen slechts enkele lichtgewonden. Machinist Dirk Hendrik Kusters werd door een bomserf getroffen en overgebracht naar het ziekenhuis. De museumcollectie werd nog in maart 1943 naar Maastricht overgebracht, waar deze in het najaar van 1944 verder ten prooi zou vallen aan bombardementen en moedwillige vernielingen van terugtrekkende Duitse troepen.

De schade aan de Roosendaalse loods bedroeg circa 30.000 gulden, terwijl het gebouw voor 40.000 gulden in de boekhouding stond. De eraanstaande fietsenstalling werd stukgeslagen. Hiervoor werd de schade getaxeerd op circa 900 gulden. Foto's vanuit de lucht, genomen op 4 november 1944 door de Royal Air Force, laten duidelijk zien dat de muren van de HIJSM-loods nog steeds overeind stonden. Deze zijn pas na de bevrijding van heel Nederland in 1945 afgebroken.

Slechts het gedeelte (de aanbouw aan de oostzijde) van de locomotievenloods met dienstlokale bleef staan. Na de oorlog was dit gedeelte decennialang in gebruik bij de Bedrijfszelfbescherming (Bzb Zuidwest) van de NS. Pas in december 1998 viel het ten prooi aan de slopershamer. De schade aan het nabij liggende tractiegebouw, de rechthoekige loods met werkplaats en de 'ronde' locomotievenloods was gering. Deze gebouwen hadden respectievelijk 220, 1060 en 225 gulden aan glasschade.

Als gevolg van dit bombardement schreef het hoofd van de *Luchtbeschermingsdienst* in Roosendaal dat er tot dan toe in de werkplaatsen en locomotievenloodsen van de NS nog nooit alarm was geslagen bij een naderend gevaar uit de lucht. Inmiddels waren er genummerde schuilplaatsen aangelegd. Zodra voortaan het luchtalarm klonk, moest ieder personeelslid zich zo snel mogelijk naar de hem toegewezen schuilplaats begeven. Het lucht-



Het na het bombardement in 1943 overgebleven deel van de voormalige HIJSM-loods bleef nog 55 jaar in gebruik. Duidelijk zijn de steunberen voor de stalen spantenconstructie te zien. In het voorste deel had destijds de werkmeester van de HIJSM zijn kantoor. Foto Marius Broos, 7 oktober 1973.

alarm was een sirene, die in werking werd gesteld na een melding uit het stationsgebouw. Hendrik Haas werd als chef van het tractiedepot belast met de uitvoering van de regeling.

Het derde bombardement

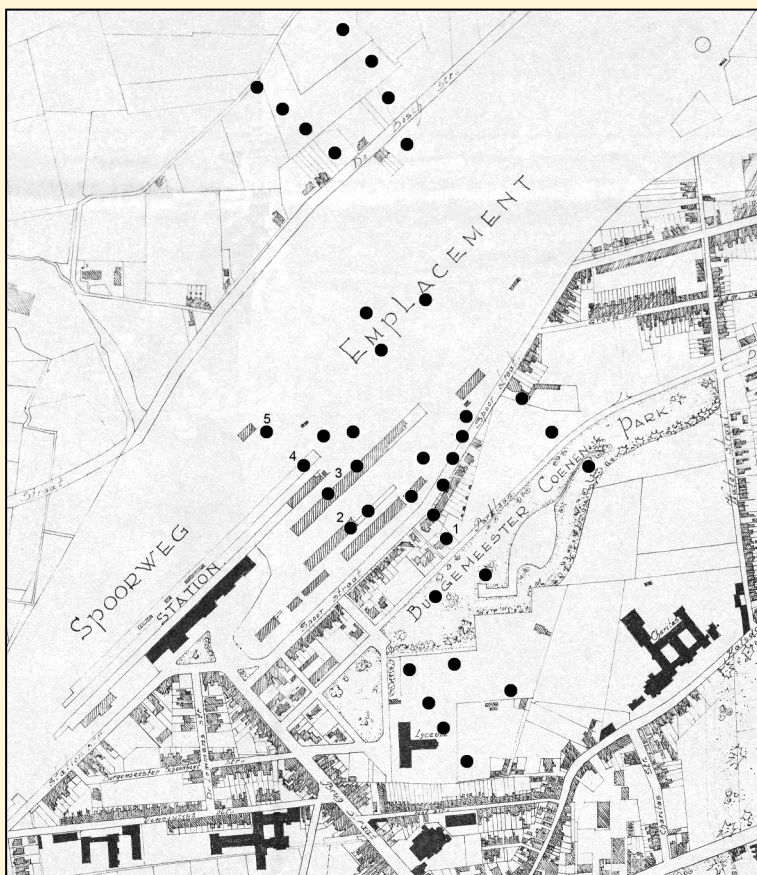
Op woensdag 1 september 1943, ongeveer zes uur 's avonds, werd het emplacement vanaf geringe hoogte bestookt door tien Franse *Bostons*. Ze werden geëscorteerd door zeventien Engelse *Typhoons* en wierpen veertig bommen van 500 pond (9 ton) af.³ De schade was groot. Niet alleen raakten de sporen 4 tot en met 6 en 14 tot en met 24 vernield, maar ook de douanegoederenloods, de loods voor binnenlands goederenvervoer en het tweede perron met overkapping kregen voltreffers. Het waterreservoirgebouw raakte wat minder beschadigd. Maar liefst 83 rijtuigen en goederenwagens liepen



De loods voor binnenlands goederenvervoer kreeg op 1 september 1943 een voltreffer aan de oostzijde (rechts op foto). Bij het herstel werd het dak een paar meter minder hoog uitgevoerd. De loods viel in april 1989 onder de slopershamer. Foto Marius Broos, 8 april 1973.



Het pand Parklaan 31, dat bij het bombardement op 1 september 1943 alleen overbleef, werd in 1944 provisorisch dicht gemaakt en na de oorlog in oude luister hersteld.
Foto J. Sturm, Roosendaal, collectie West-Brabants Archief.



Gedeelte van een plattegrond van Roosendaal met daarop ingetekend de bominslagen van 1 september 1943.

Verklaring cijfers: 1 = Parklaan 31 en 33, 2 = oostzijde goederenloods voor binnenlands vervoer, 3 = douanegoederenloods (twee treffers), 4 = tweede perron met overkapping, 5 = waterreservoirgebouw.

Kaart uit 1941, Dienst van Openbare Werken, gemeente Roosendaal en Nispen, collectie West-Brabants Archief.

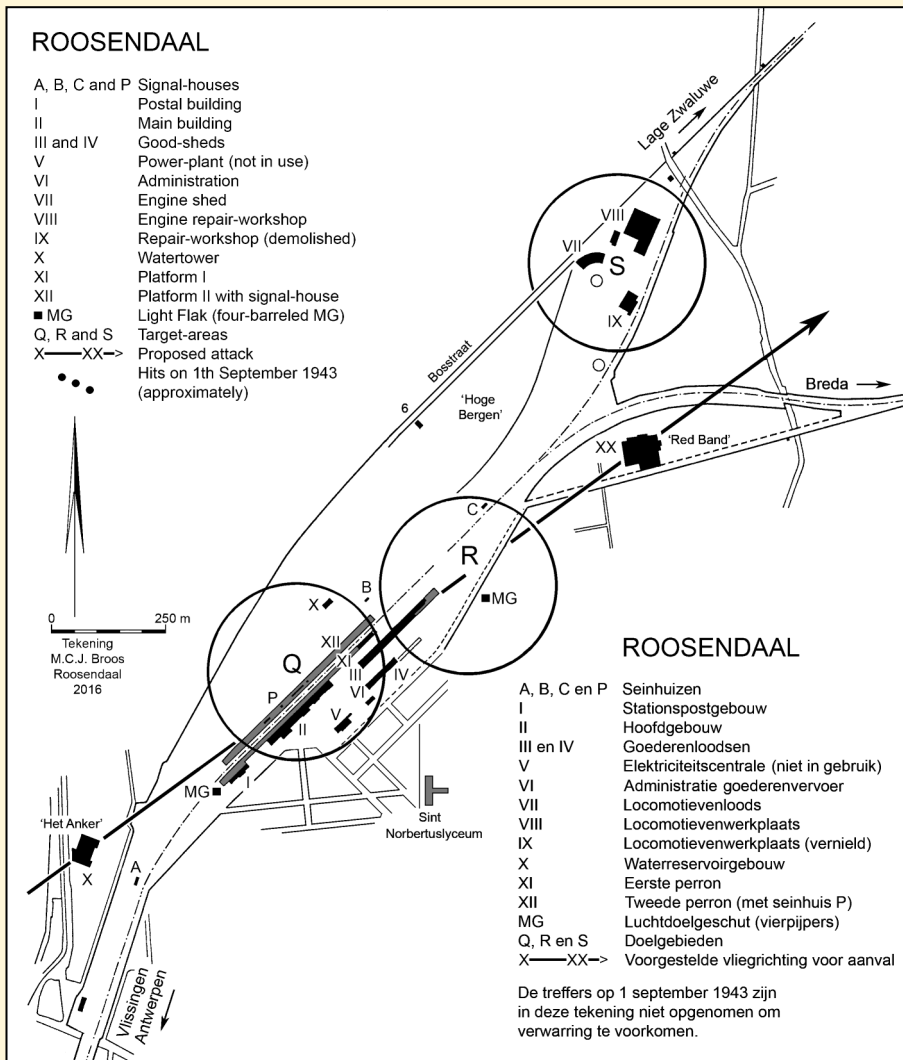
beschadigingen op. De bij de goederenloodsen aan het werk zijnde emballeur J.J.A. Renkels, de arbeider J.A. Kuijstermans en de handelaar in steenkolen C. Kortekaas werden op slag gedood, terwijl een arbeider van de *N.V. Algemene Transport Onderneming (ATO)*, een Duitse militair, twee arbeiders en een voorman-rijtuigpoetser van de NS gewond raakten.⁵ De sporen naar en van Breda en Lage Zwaluwe werden enkele uren versperd door blindgangers. Pas op donderdag 2 september om 01.50 uur waren de sporen 1 en 2 weer berijdbaar en kwam het treinverkeer naar en van Breda weer op gang.

Bij het bombardement werd ook het voormalige huis van burgemeester Claudius Prinsen aan de Parklaan 31 door een 'afzwaaiër' zwaar beschadigd. Het was met nummer 33 als twee onder een kap gebouwd en sinds eind augustus 1942 gevorderd voor het 'Deutsche Rote Kreuz Schwesternschaft von der Verpflegungstation Bahnhof Roosendaal'. Het pand Parklaan 33 werd geheel verwoest. Dat kostte een Duitse soldaat (een andere bron spreekt over twee Duitsers) en twee Duitse verpleegsters (bekend als 'grijze muizen') het leven.

Twee velletjes papier naar 'Londen'

Zowel bij het eerste als het derde bombardement waren vliegtuigen het spoorwegemplacement vanuit het zuiden genaderd. Daarmee gaven piloten zichzelf een geringe trefkans, terwijl het aantal slachtoffers onder de burgers groot kon zijn. De aanval van 1 september 1943 had immers vele malen slechter kunnen aflopen.

Als je nu eens uit het zuidwesten het station naderde en naar het noordoosten vloog, dan had je tenminste altijd prijs, zo moet iemand hebben gedacht. Wie het deed, is volstrekt onbekend, maar een feit is wel dat nog in september 1943 op een velletje papier met het kopje 'Roosendaal II' een beschrijving in ('steenkool'-)Engels met een schematische tekening van het emplacement werd gemaakt. Hierop stond de vliegroute aangegeven, zodat het spoorwegknooppunt zo efficiënt mogelijk kon worden uitgeschakeld en de stad gevrijwaard zou blijven van ernstige schade. Het document, gedateerd 26 september 1943, werd gefotografeerd, waarna het als micro-negatief naar het Ministerie van Oorlog in Londen (de zetel van de Nederlandse regering in ballingschap) werd ge-



Roosendaal

Roosendaal-Station is a depot for light anti-aircraft guns (most four-barreled MG), mounted on railway-wagons, which are parked all over the place, when not used for hanging behind military (and civilian) trains, which is usually the case.

The railway-junction was bombed on the 1st of September 1943. The bombs fall mainly in the target-area, marked R. The main tracks were no hit, so that traffic was only very slightly held up. The in area R hit tracks hold only empty rolling stocks, of which a considerable number was demolished or damaged. Three hits were scored on good-sheds III en IV, 14 bombs fall outside the railway-junction doing some damage to civil-property. 4 houses were demolished by hits, 3 men were killed on the junction en 4 german people were killed outside the junction. In the large area R lay tracks which ran dead on and around the buildings, marked III, IV, V en VI.

The main railway-traffic between Russia, North and Middle Germany and France, Belgium and Zeeland (Flushing) passes through Roosendaal-junction. Trains, loaded with troops and material are moving or parked on the main tracks beside platforms I en II and on the tracks lying to the North-West of the main tracks on the South-end of the junction: target-area Q. All traffic will be held up for a considerable long period by demolishing the signal-houses, marked A, P, B en C. I suggest an attack with ± 20 machines in the direction of the X----- XX > arrow. The MG marked ■ MG cannot come into action by a low-level attack because the machines will be obscured from sight by the roof of the 2th platform. By this way of attack the tracks containing loaded trains and troop-trains in area Q, as well as rolling stock parked on the dead tracks in area R, als well as the main tracks both areas will be hit. At the same time the chance of hitting civilians and civilian property greatly diminished. Time of attack 6 P.M. (German Summer Time). At this time there is usually a congestion of railway-traffic and there are no civilian trains. As beacons for the attack the following winks may be used. For flying in, left and right of factory-chimney (er staat chimmy), marked X on the map. And for flying out, left and right of a square factory building, marked XX.

A second attack is suggested on target-area S on an Sunday-night about dark. At this time ± 40 engines are parked in front of and in the buildings, marked VII and VIII. By a low-level attack, following the X----- XX > arrow, machines are obscured from MG, marked ■ MG by houses along the line.

A very important target, which sofar had escaped attention are the so called Central Workshops at Tilburg (factory for overhauling, assembling and repairing railway-engines. There consist of a number of buildings, immediately to the North of the railway-station over the entire length of the station.

Roosendaal, the 26th Sept. 1943.

smokkeld en daar op 20 oktober 1943 als 'Barbara 3' werd geregistreerd. Het document vormde een uitwerking van 'Barbara 2' in hetzelfde handschrift met het kopje 'Roosendaal I' en ook met een kaartje. Dit velletje was geregistreerd op 18 oktober 1943. Daarop stonden aangeduid: de in aanleg zijnde anti-tankgracht rondom de stad en de Ceintuurbaan (Rondweg) met viaducten over 'het spoor' en de Hulsdonksestraat, het radiopeilstation aan de Nispenseweg, de kazerne voor de opleiding van circa 400 rekruten voor de Kriegsmarine, het transformatorstation aan de Bredaseweg en de bunker voor de Duitse staf bij Zegge. Ook was zeer globaal de ligging van de spoorwegstation en de locomotievenloodsen aan de Bosstraat aangegeven. Vermeld werd nog dat het transformatorstation in Roosendaal geen elektriciteit leverde aan bedrijvigheid voor oorlogsdoeleinden en dat de invalswegen bij de kruising met de anti-tankgracht waren afgeschermd met betonnen blokken, acht voet hoog en zes voet breed met smalle doorgangen.

Na de oorlog kwamen de beide documenten als afdruk van het negatief (in slechte kwaliteit) terug naar Nederland. Deze bevinden zich nu in het Nationaal Archief in Den Haag. Maar kennelijk is er ook een 'Barbara 1' geweest, dat is zoekgeraakt. Overigens volgde in februari 1944 nog wel meer informatie, in getypte vorm, maar die laten we in het kader van dit artikel buiten beschouwing. Behalve de originele tekst is ook een vertaling van 'Barbara 3' opgenomen. Voor de duidelijkheid is ook de tekening opnieuw gemaakt, waarbij de legenda zowel in het Engels als in het Nederlands is opgenomen. Uit dit

Roosendaal

Het station Roosendaal is uitgerust met licht luchtdoelgeschut (vaak 'vierpijpers'), geplaatst op spoorwegwagons. Ze staan verspreid over het emplacement, wanneer ze niet in treinen voor militair (en civiel) vervoer zijn opgenomen, wat gewoonlijk wel het geval is.

Het spoorwegknooppunt werd op 1 september 1943 gebombardeerd. De bommen vielen hoofdzakelijk in gebied R. De hoofdsporen werden niet getroffen, zodat het verkeer slechts weinig vertraging ondervond. Op de sporen in gebied R stond alleen leeg materieel, waarvan een flink deel werd vernield of beschadigd. Drie bommen kwamen terecht op de goederenloodsen III en IV. Veertien bommen vielen buiten het spoorwegknooppunt en veroorzaakten wat schade aan particulier eigendom. Vier huizen werden door treffers verwoest, drie mannen werden gedood op spoorwegterrein en vier Duitse personen daarbuiten. In gebied R liggen kopsproten en sporen rond de gebouwen III, IV, V en VI.

Het voornaamste spoorwegverkeer tussen Rusland, Noord- en Midden-Duitsland en Frankrijk, België en Zeeland (Vlissingen) passeert Roosendaal. Treinen, beladen met legetroepen en -materieel worden gerangeerd of opgesteld op de hoofdsporen naast de perrons I en II en op de sporen ten noordwesten van de hoofdsporen aan de zuidzijde van het emplacement, gebied Q. Alle verkeer zal een flinke vertraging oplopen, wanneer de seinhuizen A, P, B en C worden vernield. Ik stel voor een aanval met circa 20 vliegtuigen in de richting van de pijl X - XX. Het luchtdoelgeschut kan dan bij een aanval op geringe hoogte niet in actie komen, omdat de vliegtuigen door de overkapping van het tweede perron aan het zicht worden onttrokken. Een aanval op deze wijze zal de sporen met beladen treinen en troepentransporten in gebied Q, het materieel opgesteld op de kopsproten in gebied R en de hoofdsporen in beide gebieden treffen. Tegelijk is de kans om burgers en hun eigendommen te treffen minimaal. Het tijdstip van de aanval is om 18.00 uur. Op dat uur zijn er gewoonlijk veel treinen aanwezig, maar geen civiel vervoer. Als bakens voor de aanval gelden de volgende richtlijnen. Het invliegen gebeurt links of rechts van de fabrieksschoorsteen, gemerkt X, en het uitvliegen links of rechts van het vierkante fabrieksgebouw, gemerkt XX.

Een tweede aanval wordt voorgesteld op gebied S op een zondagavond na het invallen van de duisternis. Op die tijd staan ongeveer 40 locomotieven opgesteld voor en in de gebouwen, gemerkt met VII en VIII. Bij een aanval op geringe hoogte, de pijl X - XX volgend, blijven de vliegtuigen door de huizen langs de Spoorstraat uit het zicht van het luchtdoelgeschut.

Een zeer belangrijk doel, dat tot nu toe aan de aandacht is ontsnapt, is de Hoofdwerkplaats Tilburg (werkplaats voor revisie, montage en reparatie van locomotieven). Een groot aantal gebouwen staat onmiddellijk ten noorden van het spoorwegstation over de volle lengte van het station. Roosendaal, 26 september 1943.

aantal. Wel stond de Zeeuwse lijn al slecht aangeschreven bij het Roosendaalse locomotiefpersoneel. Het vanuit de lucht goed herkenbare Zeeland lag in een vliegroute voor de geallieerden. Soms werden beschietingen uitgevoerd door naar doelen zoekende jachtvliegtuigen op hun terugvlucht naar Engeland, nadat zij eskaders bommenwerpers naar Duitsland hadden geloodst. Nog op 17 september 1943 werd dat drie Roosendalers fataal. Tussen Krabbendijke en Kruiningen-Yerseke werd een reizigerstrein van Roosendaal naar Vlissingen met boordwapens beschoten, zodat op locomotief NS 3802 de machinisten A.P. Dhaeze en B.A. Verduin en leerling-machinist J.A. Bruijns om het leven kwamen.⁶

document blijkt dat in Roosendaal niet stilletjes werd afgewacht, maar moeite is gedaan om de geallieerden goede informatie te verschaffen.

Drie doden in één klap

Tot het voorjaar van 1943 waren aanvallen vanuit de lucht op spoorwegemplacementen, reizigers- en goederentreinen in Nederland nog maar gering in

Noten

De in vet gezette namen zijn vermeld op het monument voor de gevallen onder het spoorwegpersoneel op het Stationsplein.

¹ Betreft: Petrus van der Vliet, * 19 oktober 1890 te Roosendaal, gehuwd met Anna C. van Tilburg, wonend in Wouw, arbeider-rangeerder NS.

² Betreft: **Engbert Bakker**, * 22 januari 1881 te Groningen, gehuwd met P.E. Berg, Vincentiusstraat 58, hoofdwerktuigkundige NS.

³ Een Imperial pound of Engels pond is circa 450 gram.

⁴ HIJSM = Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij.

⁵ Betreft:

- 1. Cornelis Kortekaas, * 14 maart 1914 te Ouder-Amstel, gehuwd op 27 december 1939 met Cornelia M. Lambrechts. Hij werd op slag gedood tijdens het losen van steenkolen. In zijn overlijdensakte staat echter winkelier als beroep,

- 2. Johannes Adrianus Kuijstermans, * 13 april 1911 te Roosendaal, ongehuwd en thuiswonend, Willemstraat 16, letterzetter-drukker. Misschien had hij zijn oorspronkelijke beroep opgegeven en werk aanvaard als arbeider, dit met de bedoeling om aan de Arbeitseinsatz in Duitsland ontkomen. Zijn vader was voorman-rangeerder NS,

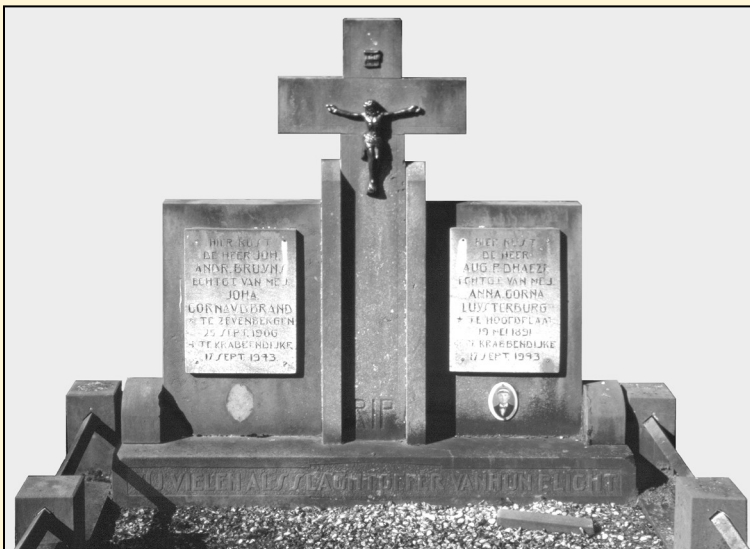
- 3. Johannes Julien Adrianus Renkels, * 4 april 1911 te Roosendaal, ongehuwd en thuiswonend, Kalsdonksestraat 41, emballeur. Zijn vader werkte vroeger als besteller bij de HIJSM en later als emballeur bij een expeditie-onderneming.

⁶ Betreft:

- 1. **Augustinus Petrus Dhaeze**, * 19 mei 1891 te Hoofdplaat, gehuwd met Anna C. Luysterburg, Langstraat 76, machinist NS.

- 2. **Bastiaan Antonie Verduin**, * 18 mei 1898 te Breda, Waterstraat 54, gehuwd met Elisabeth C. van Gils, machinist NS.

- 3. **Johannes Andreas Bruijns**, * 25 september 1906 te Zevenbergen, Badhuisstraat 35, gehuwd met Johanna C. van den Brand, leerling-machinist NS.



A.P. Dhaeze en J.A. Bruijns werden op de Rooms-Katholieke begraafplaats aan de Bredaseweg begraven en kregen een gemeenschappelijk grafmonument met daarop de woorden: 'Zij vielen als slachtoffers van hun plicht'. Hun collega B.A. Verduin was Nederlands Hervormd en vond zijn laatste rustplaats onder een eenvoudige zerk op de Algemene Begraafplaats aan de Bachlaan. Foto Marius Broos, 23 maart 2006.