

Het spoorwegbedrijf ontregeld (2)

Bombardementen in Roosendaal (1940-1944)

Marius Broos

Inleiding

In de vorige aflevering kwamen de drie bombardementen op het Roosendaalse spoorwegemplacement in 1942 en 1943 aan bod. Tevens werd aandacht besteed aan het document 'Barbara 3' als reactie op het bombardement van 1 september 1943. In deze aflevering ligt de nadruk op het fatale bombardement op 31 mei 1944, de totale uitschakeling van het spoorwegbedrijf en de Roosendaalse slachtoffers onder het personeel tijdens de uitoefening van hun plicht. Het monument op het Stationsplein voor de gevallen onder hen telt liefst negentien namen.

De voorbereidingen voor een invasie

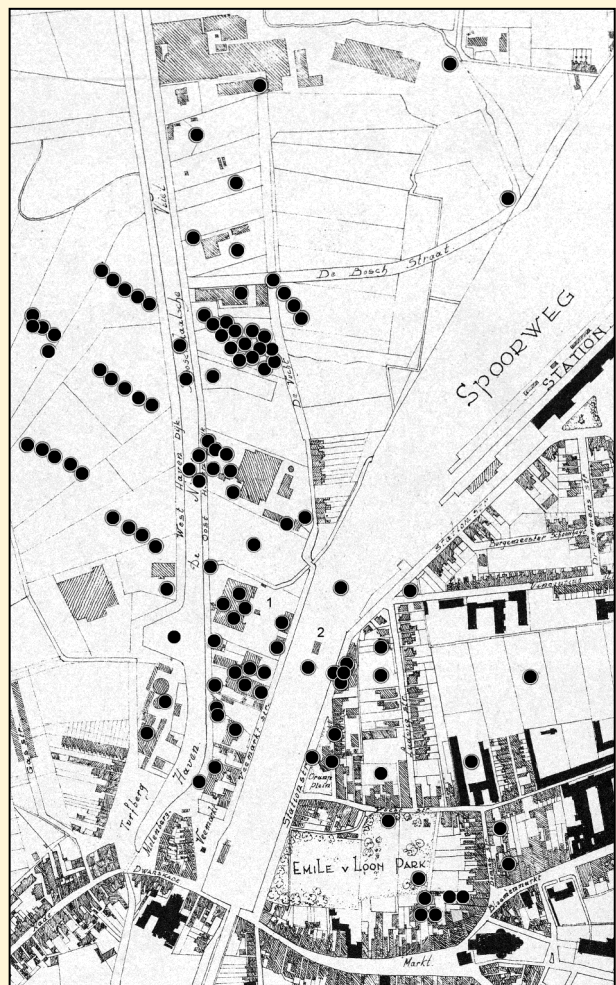
Voordat de geallieerden een invasie in Normandië waagden, moest zoveel mogelijk infrastructuur op het vasteland worden uitgeschakeld om te verhinderen dat de Duitse bezetter steeds troepen en oorlogstuig kon aanvoeren tijdens de eerste dagen van de landingen. De voorkeur ging uit naar bombardementen op emplacementen en tractiedepots. Het was immers veel moeilijker om vernielingen aan grootschalige objecten in relatief korte tijd te herstellen. Naarmate de dag van de invasie naderde, werd het aantal aanvallen opgevoerd. In vier maanden tijd, van begin februari tot begin juni 1944, werd minstens 75 procent van het spoorwegnet binnen een straal van 240 kilometer van het aanvalsfront in Normandië uitgeschakeld. De landingen op 6 juni 1944 (D-day) in Normandië deden de eisen van de *Wehrmacht* voor extra treinen sterk toenemen. Hele legerdivisies en krijgsmunitie rustingen rolden na die dag, zij het met vertraging, nog via Roosendaal naar Frankrijk.

Het vierde bombardement

Het bombardement op 31 mei 1944 werd uitgevoerd door een eskader van twaalf *Flying Fortress B-17's* van de *379th Bomb Group* (US Army Air Force) die op de terugweg van een bombardementsvlucht op het rangeerterrein van Hamm (als *primary target*) in Duitsland het vliegveld Gilze-Rijen als eerste *target of opportunity* meepakten om 11.07 uur en om 11.22 uur nog een restant aan bommen loslieten op het tweede *target of opportunity* in Roosendaal. Slechts twee bommen kwamen op het emplacement terecht. Een twintigtal trof de omgeving van de Markt en de Stationsstraat, terwijl zo'n tachtig stuks in het havengebied en in de

weilanden ten westen ervan viel. Het was op 31 mei 1944 een dag met goed weer en een strakke heldere hemel. Niets wees erop dat dit één van de zwartste dagen uit de geschiedenis van Roosendaal zou worden.

De Amerikaanse bommenwerpers cirkelden op grote hoogte boven de stad. Dat lag vermoedelijk aan het zoeken van het goede doelwit. Waarschijnlijk beschikten de vliegers ook niet of nauwelijks over de benodigde informatie of hadden zij geen pasklare opdracht meegekregen. Overigens waren de zware en trage bommenwerpers onvol-



Gedeelte van een plattegrond van Roosendaal met daarop ingetekend de bominslagen van 31 mei 1944. Verklaring cijfers: 1. zuivelfabriek 'Het Anker', 2. seinhuis A. Kaart uit 1941, Dienst van Openbare Werken, gemeente Roosendaal en Nispen, collectie West-Brabants Archief.



Leerling-machinist Hendrik Stapel, geboren op 11 april 1905 te Roosendaal, is op weg naar zijn werk. Zijn 'prakkie' voor onderweg zit in zijn tas, die aan het stuur hangt. Er is altijd wel een momentje om dat op de locomotief op te warmen en op te eten.

Foto uit circa 1935, collectie Marius Broos.

doende uitgerust en ongeschikt voor het uitschakelen van kleinschalige objecten. Deze waren meer bedoeld voor het leggen van bommentapijten op Duitse steden en dorpen. Een precisiebombardement was het werk van *Typhoons*, snelle jachtbommenwerpers die in duikvlucht hun dodelijke lading losten. In enkele ogenblikken voltrok zich een ramp. De *Flying Fortress* lieten 31 ton aan bommen vallen. De *Luchtbeschermingsdienst* was totaal verrast. Pas toen de bommen insloegen, werd er luchtalarm gegeven.

De gevolgen waren verschrikkelijk, stof en rookwolken stegen op uit het zwaar getroffen gebied. Op verschillende plaatsen brak brand uit. Overal lag glas. De straten waren bezaaid met doden en gewonden. Van alle kanten kwam hulpgeroep. Het was een vreselijk gezicht. Bij de zuivelfabriek 'Het Anker' speelde zich de grootste menselijke tragedie af. Juist op het moment dat de bommen naar beneden kwamen, hadden zich daar handelaren en klanten uit Roosendaal en omgeving verzameld om zuivelproducten op te halen. Velen van hen werden op slag gedood of liepen ernstige verwondingen op. In totaal ontstonden er zeven brandhaarden. De zuivelfabriek leed meer onder de bommenlast, dan onder het vuur. Alleen aan de noordzijde stond een opslagplaats in brand. Met een enkele straal werd dit vuur geblust.

Het bombardement kostte uiteindelijk aan 76 mensen het leven, terwijl ongeveer 175 mensen licht tot zwaargewond raakten.

Alleen al bij 'Het Anker' vielen 32 doden. Bij de NS werden adjunct-commies H. Liebregts en conducteur H.M. de Gier gedood, terwijl rangeerder Van Vliet en ploegbaas J. Dam ernstig werden gewond. Op 5 juni 1944 stierf de ploegbaas.

Maar liefst 69 panden waren zwaar beschadigd en 24 totaal verwoest. In de sporen lagen blindgangers, zodat het treinverkeer enkele dagen stil kwam te liggen. Voor de richtingen Antwerpen en Vlissingen werd een tijdelijk opstappunt ingericht nabij overweg 'De Schuiven'. Al was de aanval gericht tegen de voor de Duitsers zeer belangrijke bevoorradingsroute, toch troffen slechts twee van de meer dan honderd bommen doel. Daarbij raakte het seinhuis A in brand, maar kon worden hersteld. Het document 'Barbara 3' moet bij de Amerikanen onbekend zijn geweest. Wellicht werkten de Engelsen en de Amerikanen ieder op eigen houtje.

Nog meer slachtoffers op 'het spoor'

Ook na de invasie op 6 juni 1944 bleven de aanvallen voortduren om de Duitsers op afstand te houden. Op 6 juli 1944 was er een beschieting van een trein bij Boxtel, waarbij leerling-machinist T.H. Orië werd getroffen en later aan zijn verwondingen in een ziekenhuis te Tilburg overleed. Op 19 juli 1944 werd trein 3005 tussen Middelburg en Vlissingen vanuit een vliegtuig onder vuur genomen. Leerling-machinist W.J. Putto overleed op 7 augustus 1944 in het Middelburgse ziekenhuis. Twee dagen later was het raak in Lage Zwaluwe, waarna leerling-machinist A.A. Pistorius op 22 juli in Breda aan zijn verwondingen bezweek.



De Rotterdamse machinist Adriaan Mastenbroek, geboren op 9 oktober 1884, poseert vol trots op zijn NS 1700. In de oorslogsjaren sloeg dat bij menigeen om in 'schietangst'. Foto uit circa 1930, collectie Marius Broos.

Overigens werden bij sommige aanvallen ook reizigers zwaargewond of zelfs gedood.

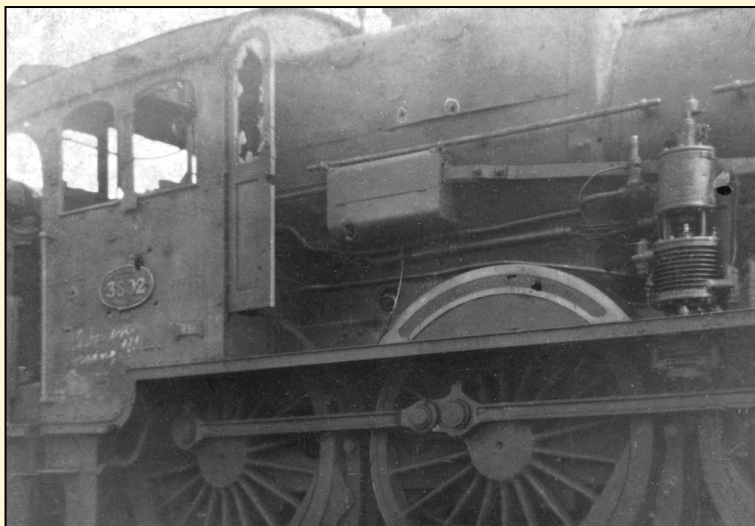
Op 24 juli 1944, omstreeks 14.25 uur, was het opnieuw raak op locomotief NS 3802. Onderweg met reizigerstrein 3013 naar Lage Zwaluwe, op ongeveer 700 meter afstand van het station Oudenbosch, werden machinist P.H. Hielkema en zijn leerling J. de Kluijver gedood. Volgens ooggetuigen had een jachtvliegtuig eerst vanuit Roosendaal de lijn naar Breda gevolgd op zoek naar een rijdende trein. Plotsklaps zag de vlieger de rook- en stoompluimen van een locomotief bij Oudenbosch en boog hij ter hoogte van Zegge af in de richting van de 'Koepelstad'. Met rampzalige gevolgen werd de machine onder vuur genomen. Bij de aanval liepen ook een paar woningen in de buurt schade op en raakten enkele bewoners lichtgewond.

Locomotief NS 3802 kreeg na deze beschieting de sinistere bijnaam 'lijkwagen'. In één jaar tijd waren vijf Roosendaalse tractiemannen op deze machine gesneuveld. Het maakte diepe indruk in Roosendaalse spoorwegkringen. Het tractiepersoneel meldde zich door de vele beschietingen steeds meer 'schietziek' thuis. Al was vaak alleen maar de locomotief defect geraakt, toch had een aanval een bijzondere uitwerking op het personeel. Maar psychisch letsel werd toen niet of nauwelijks erkend.

Het personeel ondergedoken op boerderijen

De opmars van de geallieerden vorderde na juni 1944 in snel tempo. Parijs werd op 25 augustus 1944 bevrijd. Op 4 september 1944 kregen zij Antwerpen praktisch onbeschadigd in handen. Er brak paniek uit onder de Duitse troepen. In allerijl sloegen hele legereenheden op de vlucht.

Het ontbindingsproces schreed voort, het meest in West-Brabant. Roosendaal ontkwam door zijn centrale ligging niet aan zware aanvallen. Het militair zeer belangrijke doelwit werd haast dagelijks onder vuur genomen. Op 10 september 1944 kon geen locomotief het tractiedepot meer verlaten of hij werd al door vliegtuigen beschoten. Voor het locomotiefpersoneel leek de dienst in West-Brabant en vooral op de Zeeuwse lijn bedenkelijk veel op zelfmoord. Aangezet door machinist S. Puiman begonnen enkele NS'ers onder te duiken. In de lucht was het een en al vliegtuig. De Duitsers namen hun toevlucht tot intimidatie en dreigden opzichters tegen de muur te zetten als hun ondergeschikten niet reden. Maar tractieopzichter G.F.J. Boomkamp durfde er niemand meer op uit te sturen. Vervolgens weigerde machinist M. Koppenol een trein naar Vlissingen te rijden en anderen volgden



Locomotief NS 3802 kreeg de sinistere bijnaam 'lijkwagen'. In één jaar tijd sneuvelden vijf Roosendaalse tractiemannen op deze machine. De locomotief kwam vol kogelgaten aan de kant te staan in Roosendaal. Foto W. Dam, Roosendaal.

zijn voorbeeld. De *Wehrmacht* werd genoodzaakt een *Eisenbahnbetriebskompagnie* (EBK), een eenheid van 250 militairen, in te zetten om de terugtocht van het Duitse 15^e legerkorps vanuit Vlissingen naar Tilburg en Dordrecht zo snel en zo vlekkeloos mogelijk te laten verlopen. Slechts een klein deel van de Roosendaalse tractiemannen hield zich nog bezig met het gereed maken van de machines voor het Duitse locomotiefpersoneel. De toestand werd echter met de dag minder houdbaar, zodat al ruim voor de spoorwegstaking van 17 september 1944 heel wat NS'ers een veilig heenkomen hadden gezocht op boerderijen in de omgeving.

De totale uitschakeling van het station

Op maandag 11 september 1944 werd Roosendaal tussen zes en halfacht 's avonds opgeschrikt door drie bombardementen op het station. Tot dan toe hadden enkele aanvallen nog vrij gemakkelijk te herstellen schade aangericht, maar nu begon de stelselmatige uitschakeling van het Roosendaalse spoorwegbedrijf. Vooral de zuidwestzijde van het emplacement werd zwaar getroffen. De ladingmeester L. Mol werd op slag gedood in een schuilkamer op het Stationsplein. Een ander slachtoffer, kapper J.A. Heijmen, overleed twee dagen later. Duits luchtdoelgeschut stond opgesteld ten westen van het rangeerterrein en op het dak van het stationsgebouw. Deze 'vierpijpers' moesten het emplacement beschermen en ze blaften dan ook luidkeels bij het naderen van 'vijandelijke' vliegtuigen. Maar de manschappen van het geschut moesten tot hun schrik ervaren, dat met de Britse jachtbommenwerpers niet te spotten viel. Vastberaden doken de *Typhoons* op hun doel neer en kraakten op



die maandag de westzijde van het emplacement in drie verbluffend goed uitgevoerde aanvallen. Een munitietrein werd in brand geschoten, terwijl sporen en wissels op verschillende plaatsen lelijk werden ontworcht. De explosies veroorzaakten tot in de verre omgeving flinke glasschade, zelfs tot in de Sint Josephwijk. De Wehrmacht en de brandweer trachtten het vuur meester te worden, maar konden niet voorkomen dat het stationspostgebouw geheel in vlammen opging. Het vuur vormde enige tijd een ernstige bedreiging voor de perronoverkapping, maar door krachtadig ingrijpen wisten de brandweermannen dit te beperken tot slechts een klein stukje. Het stationsgebouw bleef nog gespaard. Een dag later waren de sporen 1 tot en met 4 weer berijdbaar.

Op 14 september 1944 trokken Duitsers in onafgebroken colonnes door Roosendaal naar Breda. Alles wat maar bewoog, werd door jachtvliegtuigen beschoten. Duitse treinen reden niet langer meer overdag, maar alleen 's nachts. Vervolgens wierpen *Typhoons* om 13.45 uur 48 bommen van 500 pond af. Drie bommen vielen op het Stationsplein, één op het eerste perron, één op het tweede perron en drie op het stationsgebouw. Voorlopig was er toen geen treinverkeer meer mogelijk op de sporen 1 tot en met 7.

Op 16 september 1944 was het weer prijs. Drie bommen vielen toen in de sporen tussen het eerste en het tweede perron, één in de splitsing van de lijnen naar Breda en Lage Zwaluwe, en één in het kolenpark op het tractiedepot.

Foto's links, van boven naar beneden:

- *Op 1 september 1943 kreeg de douanegoederenloods twee treffers aan de noordwestzijde. Er bleven maar weinig ruiten en dakpannen heel, terwijl ook het dakbeschot en de dakkapellen niet ongeschonden bleven.*
- *De treffer op het uiteinde van het tweede perron, ter hoogte van seinhuis B, dateert van 1 september 1943.*
- *Op 14 september 1944, om 13.45 uur, werd het stationsgebouw getroffen door drie bommen van 500 pond. Nog geen drie weken brandde het lage gedeelte geheel uit.*
- *De treffer in het dienst- en retiradegebouw op het tweede perron (ten zuiden van de onderdoorgang voor reizigers) dateert van 14 september 1944.*



Vrij snel na de bevrijding op 30 oktober 1944 begon het herstel aan en het opnieuw leggen van sporen en wissels aan de zuidzijde van het emplacement. Een passerende machinist fotografeerde vanaf zijn locomotief de diverse spoorwegwerkers. Op de achtergrond staan de zwaar beschadigde kandijfabriek van Van Gilse en de zuivelfabriek 'Het Anker', waarvan de schoorsteen nog tientallen jaren lang het beeld aan de Oostelijke Havendijk zou bepalen. Foto J. Cremers, Roosendaal.

Op 17 september 1944 werd Roosendaal al vroeg gewekt door bommen. Rond twaalf uur 's middags plaatsten Engelse vliegtuigen een voltreffer op het kantoor van Invoerrechten en Accijnzen aan de zuidzijde van het stationsgebouw. Precies een week later stortten de hoge stationshal, het plaatskaartenkantoor en andere dienstlokalen met donderend geweld in elkaar na het ontploffen van enkele 500-ponders. Langzamerhand werd het knooppunt totaal ontworcht. Rails staken door perronoverkappingen heen en goederenwagens lagen kriskras verspreid over sporen en wissels. De vele bomtrechters maakten elk verkeer onmogelijk. Uiteraard bleef de omgeving niet gespaard voor vernielingen. Zo raakte één van de woningen naast de elektriciteitscentrale zwaar beschadigd en liepen de goederenloodsen flinke averij op.

Nog was het drama van vernietiging niet ten einde. Op 26 september 1944 ontplofte plotseling een zware lading explosieven op een goederentrein. De detonatie was tot in de verre omtrek te horen. De uitwerking was enorm. Overal in de stad sprongen ruiten, scheurden muren en stortte het kalk van plafonds. En of dat niet genoeg was, een week later brak er brand uit in het stationsgebouw. Verschillende dienstlokalen die tot dan toe nog herstelbare schade hadden opgelopen, konden nu wel definitief voor gebruik in de naaste toekomst worden afgeschreven.

Kijken we nu naar de inslagplaatsen van de explosieven, met name op 16 september 1944, dan is

het alleszins gerechtvaardigd om te zeggen, dat de inhoud van het document 'Barbara 3' bekend moet zijn geweest bij de Engelse vliegers. Sterker nog, er werd nauwelijks of geen schade gemeld uit de wijk direct ten zuidoosten van het station.

Het laatste woord aan de Duitsers

In oktober 1944 hoefden de geallieerden geen bombardementen meer uit te voeren op het Roosendaalse emplacement. Er reden toch geen treinen meer. Om hun aftocht te dekken begonnen de Duitsers aan de zuidzijde van het emplacement wissels op te breken en honderden meters aan sporen op te blazen. Nog meer schade ontstond door het opblazen van seinhuis A, een deel van het waterreservoirgebouw en de elektriciteitscentrale. Gelukkig wisten spoorwegmannen uit het verzet nog de lonten uit de springladingen in de seinhuizen P, B en C, de draaischijf en een locomotief te halen. Ook de locomotievenloodsen en de werkplaats bleven intact op wat glasschade na en het ontbreken van licht gereedschap.

Behalve de dertien NS'ers bij een beschieting vielen er vijf als slachtoffer bij de bevrijding van hun woonplaats en één overleed er in een concentratiekamp. Alle negentien namen staan vermeld op het monument ter herdenking van de gevallen onder het spoorwegpersoneel op het Roosendaalse Stationsplein. Maar liefst zeven slachtoffers waren te betreuren in de groep leerling-machinisten, en dat in de leeftijd van 18 tot 38 jaar oud (met een gemiddelde van 30 jaar).



Literatuur

- Marius Broos, *Roosendaal, een spoorwegknooppunt als 's lands voorportaal in het zuiden* ('s-Hertogenbosch 2004).
- Marius Broos, *Het dagelijks leven ontregeld*, deel 1 (2006), deel 2 (2011) en deel 3 (2012).
- P.W.M. Hasselton, *Het bombardement van Roosendaal, 31 mei 1944* (Amsterdam 2001).
- C. Huurman, *Het spoorwegbedrijf in oorlogstijd, 1939-'45* ('s-Hertogenbosch 2001).
- A.T.H. Wagenaar, *De rust verstoord. Roosendaal en Nispen in oorlogstijd, 1940-1944* (Roosendaal 1990).

Archieven

- Luchtbeschermingsdienst Roosendaal en Nispen, 1938-1951, inv.nr. 32, West-Brabants Archief.
- Nationaal Archief Den Haag, inv.nr. 2.13.71, omslag 2087 (met dank aan David Ross, Roosendaal).

Noten

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

¹ Betreft:

- 1. **Hendrikus Liebrechts**, * 2 mei 1890 te Vught, gehuwd met Philomena F. Kerstel, Jacob van Heemskerckstraat 23, adjunct-commies NS. Op slag gedood bij bominslag in Vughtstraat.
- 2. **Henricus Matheus de Gier**, * 14 oktober 1894 te Rijsbergen, gehuwd met Adriana P. Konings, H.G. Dirckxstraat 72, conducteur NS. Op slag gedood bij bominslag nabij Oostelijke Havendijk 15
- 3. **Joannes Dam**, * 14 februari 1889 te Hoeven, gehuwd met Clasina J. den Biggelaar, Groenstraat 42, ploegbaas 1^e klasse Weg & Werken NS. Overleden aan verwondingen op 5 juni 1944 in ziekenhuis Charitas te Roosendaal.

² Betreft: **Theodorus Henricus Orië**, * 28 september 1919 te Teteringen, ongehuwd en uitwonend, Parklaan 93, leerling-machinist NS. Overleden op 6 juli 1944 aan verwondingen in een ziekenhuis te Tilburg.

³ Betreft: **Wilhelm Johann Putto**, * 6 november 1909 te Bocholt, gehuwd met Hulda M. Kiessling, Mère Josephplein 4, leerling-machinist NS.

⁴ Betreft: **Adriaan Antoon Pistorius**, * 19-08-1920 te Venlo, ongehuwd en uitwonend, Heuvellaan 3, leerling-machinist NS. Overleden op 22 juli 1944 aan verwondingen in een ziekenhuis te Breda.

⁵ Betreft:

- 1. **Pieter Hielkes Hielkema**, * 11 maart 1892 te Teteringen, gehuwd met Dina J.M. van Kolck, Spoorstraat 39, machinist NS.
- 2. **Jan de Kluijver**, * 27 juli 1906 te Nieuw-Lekkerland, gehuwd met Wijtske Hartgers, Spoorstraat 122, leerling-machinist NS.

⁶ Betreft: **Ludovicus Mol**, * 17-06-1887 te Roosendaal, gehuwd met Elizabeth van Hoeffelen, Burgemeester Schoonheijtstraat 52, ladingmeester NS. Op slag gedood op 11 september 1944 bij een bombardement van het stationscomplex.

⁷ Betreft:

- 1. **Nicolaas Antonius de Vries**, * 19 oktober 1920 te Geertruidenberg, ongehuwd en uitwonend, Tulpstraat 6, leerling-machinist NS. Getroffen door een granaatscherf tijdens verblijf op 27 oktober 1944 bij ouders in Geertruidenberg en op 13 januari 1945 overleden in een ziekenhuis te Breda.

- 2. **Wilhelmus Adrianus Mathijssen**, * 25 augustus 1926 te Roosendaal, ongehuwd en thuiswonend, Kloosterstraat 5 per 20 juli 1939, later Willemstraat 16, leerling-machinist NS (sinds augustus 1944). Getroffen op 27 oktober 1944 door granaatscherf en overleden op 28 oktober 1944 in ziekenhuis Charitas.

- 3. **Willem Cornelis Bruijn**, * 23 maart 1883 te Oegstgeest, gehuwd met Gerdina J. Bregonje, Middenstraat 20, wagenmeester NS. Op slag gedood op 29 oktober 1944 bij granaatslag in Middenstraat.

- 4. **Antonius Adrianus Jacobus van Loenhoud**, * 24 april 1924 te Roosendaal, ongehuwd en thuiswonend, Nispensestraat 30, arbeider NS. Op slag gedood op 29 oktober 1944 bij bominslag in ouderlijk huis (samen met ouders, vier broers en zussen).

- 5. **Adrianus Petrus van der Linde**, * 19 december 1885 te Breda, gehuwd met Helena Hermans, Voorstraat 75, wagenlichter NS. Overleden op 30 oktober 1944 in eigen huis wegens schrik voor bombardementen en beschietingen.

- 6. **Pieter Penneveert**, * 12 mei 1896 te Utrecht, gehuwd met Roelfina de Vries, Dr. Lemmensstraat 30A, hoofdopzichter Seinwezen NS. Wegens verzetsactiviteiten op 30 mei 1944 aangehouden en via Haaren, Vught en Sachsenhausen naar Neuengamme getransporteerd, overleden op 11 december 1944 te Neuengamme.



Beeld (80 x 150 cm), vrouwenfiguur met fakkel in rechterhand, gemaakt door Jo Uiterwaal en staande op het monument voor de gevallen onder het Roosendaalse spoorwegpersoneel. Foto Marius Broos, 22 maart 2016.