

Partizanen blazen spoorrails op

Het opblazen van spoorlijnen.

De geallieerden waren reeds geruime tijd meer dan zes uur in Normandië aan land en Hitler bleek dus geen betrouwbare profeet te zijn. Een dikke Duitser, glanzend van vettigheid en "Stolze" zelfgenoegzaamheid, logeerde onder hetzelfde dak als het ondergrondse hoofdkwartier te Hoogeloon.

Hij verzekerde ons dat het een strategische truc was dat de geallieerden nog steeds de gelegenheid hadden om hun bruggenhoofd uit te breiden: zodra er voldoende Engelse troepen aan land waren zou de hele zaak verpletterd worden: nu was het nog de moeite niet waard.

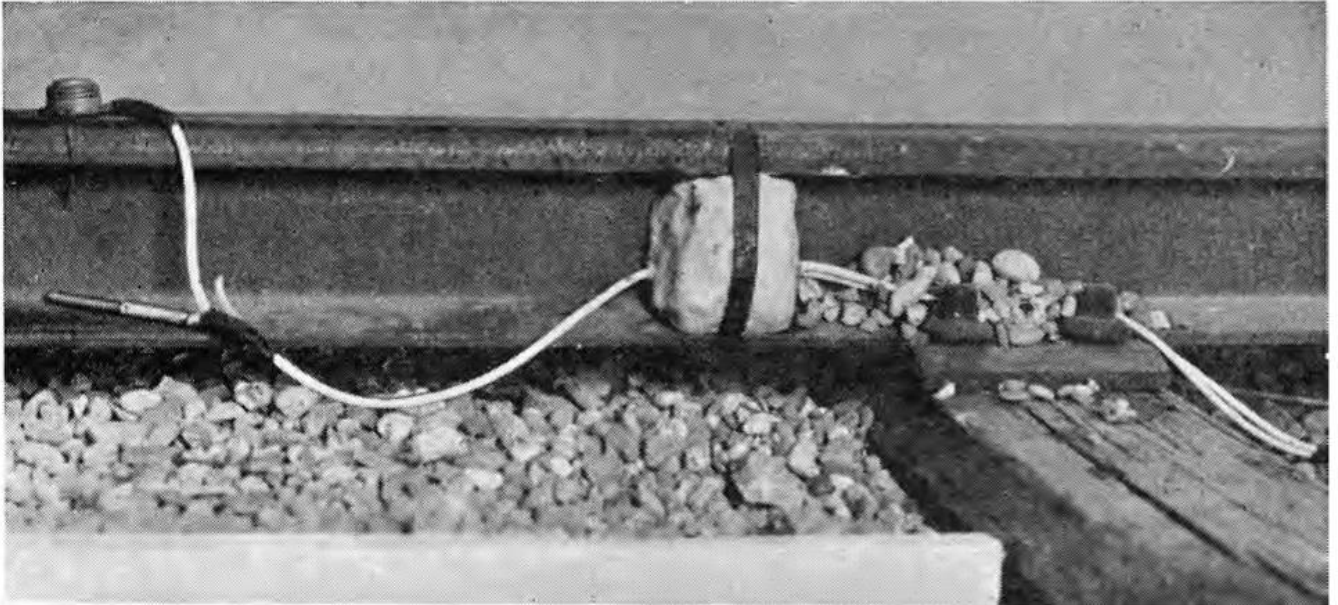
Het was een feit dat de Duitse aanvoer over land niet zo moeilijk was als de aanvoer over zee met een rotsige kust als haven. Daarom werd dan ook het spoor- en wegennet van de Duitsers voortdurend gebombardeerd. De Duitse tegenstand was echter nog taai en de geallieerde luchtmacht kon niet overal tegelijk zijn. Zo gebeurde het dat we in die tijd uit Londen bericht kregen dat alle spoorlijnen in het Zuiden in dezelfde nacht moesten opgeblazen worden.

De tijd om het uit te voeren was kort, want het was al een eindje op de middag toen het bericht door kwam. Terstond werd bij elkaar geroepen, wat alleen al moeilijk was, daar alles vlug en dus per fiets moest gebeuren en ... de Duitsers waren tuk op een Fahrrad.

's Avonds om zeven uur waren de brokjes dynamiet aanwezig, een collega uit Eindhoven had ze meegebracht. Twee andere leden uit Eindhoven waren niet opgekomen, dus moesten we zelf nog gauw voor twee plaatsvervangers zorgen. Toen alles aanwezig was werd terstond de werking van de dynamietblokken uitgelegd: hoe het snoer te bevestigen, hoe het lange en het korte snoer aan elkaar gekoppeld moesten worden, aan welke zijde van de rails het geplaatst moest worden enz. Daarna werd de stafkaart ter hand genomen.

We hadden opdracht de lijn Tilburg-Breda en de lijn Tilburg-Turnhout op te blazen. Tilburg – Breda is dubbelspoor, de andere lijn enkelspoor. Volgens instructie moesten de lijnen bij een bocht of bij een viaduct of brug worden opgeblazen. Het bleek echter dat dit onmogelijk was: beide spoorlijnen zijn tussen genoemde plaatsen kaarsrecht en zonder bruggen. Even buiten het station in Tilburg maakt de lijn wel een flauwe bocht en is er ook wel een viaduct, maar het is daar nog midden tussen de huizen, wat te veel gevaar opleverde, niet alleen voor de bewoners van de omliggende huizen, maar ook voor de daders van de aanslag. Zelfs buiten de stad was het uitkijken, want de treinen reden met zeer geringe tussenruimte en met geringe snelheid en waren van uitkijkposten voorzien. Bovendien waren we er niet zeker van of er geen wachten langs de lijn waren geplaatst. Er werd besloten om de lijn Tilburg-Turnhout ter hoogte van het plaatsje Riel te nemen: er was daar nog een overweg en mogelijk werd de weg nog versperd als het zo gunstig uitviel dat een trein daar juist op zijn rug ging liggen.

Tussen negen en toen moest alles gebeurd zijn, maar dat was een onmogelijkheid omdat het al acht uur was voordat het groepje uit Hoogeloon wegreed. Het was ruim dertig kilometer en de tijd was kort: het leek een wielervedstrijd. Twee marechaussees uit Hilvarenbeek hielden het groepje aan: of er clandestiene goederen vervoerd werden? De twee die het dynamiet meesjouwden gaven vol gas en waren verdwenen voor de politie tot bezinning kwam.



Gebruik van gedropt sabotagemateriaal. Op de rails links bevindt zich het mistsignaal, bevattend een slagpijpe, dat de lading bij het passeren van de trein doet ontploffen. Blijft de trein lang uit, dan werkt op den duur het tijdpoellood. De lading en het slagkoord (geen vuurkoord) worden bedekt met grind e.d., om een en ander aan het gezicht van eventuele lijnwachters te onttrekken.
Foto: J. van Rhijn.

De anderen kenden natuurlijk de vluchtelingen niet: "Waarschijnlijk shag smokkelaars". Over Goirle ging het naar Riel. Even buiten het dorp stapten drie man af en verborgen de fietsen (Janus Beex en twee anderen); de anderen (Adriaan Goossens en Toon Groenen) reden door naar de lijn Tilburg-Breda.



Toon Groenen

De springlading werd gereed gemaakt, zodat alleen nog maar de twee draadjes verbonden behoeften te worden. Toen ging het voorzichtig in de richting van de lijn, die nu reeds vlak in de buurt moest zijn. Het was al aardig donker en geduldig werd gewacht of er soms bewakers zouden passeren. Toen deze niet kwamen, vlug een paar lange sprongen en de en de brokken dynamiet snel bevestigd aan beide rails, de snoeren verbonden, vlug nog wat kiezel en grind erover ter camouflage en alles was gereed. Tien meter sluipen bracht hen weer in veiligheid. Daar de omgeving van de aanslag misschien spoedig druk bezocht zou worden door SS of Grüne Polizei, traptten de drie weer spoedig aan tot ze Riel achter zich hadden gelaten.

Ze fietsten langs een dennenbos en sprongen van hun karretje. Het was zwaar werk geweest. De lange fietstocht, 't hoge tempo en de spanning maakten vermoeid. Bovendien wilden ze het resultaat van hun werk ook horen en daarom vleiden ze zich met een zucht neer op het zachte mos. Het was doodstil, geen zuchtje bewoog de

takken, nog bijna een uur zou het duren voordat de explosie kwam.... Als tenminste niet eerder een trein kwam opdagen. Rustig lagen ze te wachten; een vliegtuig kwam brommend over gevolgen en verdween weer in de verte. Enkele ogenblikken weer stilte. Daarna opnieuw heel ver een zacht aanzwellend gebrom, waarschijnlijk een grote groep bommenwerpers, die naar Duitsland vlogen. Het geluid nam toe en... "Het zijn geen vliegtuigen" riep Janus, "t is een trein". Ja, 't was nu duidelijk te horen Hij naderde uit de richting Tilburg: scherp was het regelmatig getik te horen boven de grommende ondertoon uit. Hij was reeds halfweg de gevaarlijke plaats, waarschijnlijk nog een kilometer.. Nu kan het nog een paar honderd meter zijn...Plotseling even 't felle oplichten van een gele vlam ... er gebeurde echter niets, ze hoorden de trein nog rustig door rollen.... Toen plotseling de explosie: een geweldige knal en rammelend gekraak: ze hadden de traagheid van het geluid niet mee gerekend. De trein was opgeblazen, ze hoefden niet meer naar de plaats van de aanslag te gaan om dat te weten. Het leek beter om maar direct op huis aan te toeren.

Twaalf uur was de groep "Riel" thuis. Pas 's morgens te vier uur kwam de andere groep aan....zonder resultaat... de bewaking was te sterk geweest, volgens hun zeggen: 't was te gevaarlijk. Daar dit woord in onze taal eigenlijk niet mocht voorkomen, moesten ze om alles weer goed te maken de volgende dag weer terug en dan wel met resultaten terugkomen .. De volgende dag was ook de lijn Tilburg – Breda opgeblazen... De moeilijkheid bij deze lijn zat hem eigenlijk in het dubbelspoor. Reeds tevoren moesten de mannen uit elkaar gaan om ieder aan een kant van de lijn te komen. De lijn werd zeer druk gebruikt, zodat de treinen soms niet meer dan 500 meter tussenruimte hadden. Daarom moest een moment afgewacht worden dat de tussenruimte iets groter was. Daar de treinen zeer langzaam reden hadden ze dan toch enige tijd ter beschikking.

Aan de zuidzijde lukte het al vrij spoedig; alles moest echter vliegensvlug gebeuren want elk ogenblik kon een nieuwe trein komen. Alle snoeren waren echter tevoren gereed gemaakt en de blokjes dynamiet behoeften enkel nog op de rails bevestigd te worden. Dit was vlug gebeurd en met enkele flinke sprongen was de dader weer in het kreupelhout langs de spoorbaan verdwenen. Hij liep nog een paar honderd meter verder en wilde daar het resultaat afwachten. Als hij echter alles van tevoren had geweten, zou hij wel verder zijn doorgelopen, want nauwelijks was hij goed en wel in een droge greppel weggekropen of hij hoorde reeds een trein naderen.

Deze reed zeer langzaam. Men zou hem bijna te voet bij kunnen houden. Hij kwam bij het gevaarlijke punt en een oorverdovende knal bewees dat er geen stopverf aan de rails was bevestigd. De locomotief vloog uit de rails, waarin een groot gat was geslagen. De overige wagens waren echter niet ontspoord, vanwege de geringe vaart van de trein. De saboteur wilde juist uit zijn greppel omhoog klauteren, toen plotseling hevig werd geschoten. Uit alle coupe-raampjes stak een Duitse geweerloop en in 't wilde weg schoten ze langs de berm van de spoordijk en verderop. Hij hoorde de kogels over zich heen fluiten en bleef diep in elkaar gedoken, zitten. Zodra het schieten minderde, verdween hij zo vlug zijn benen hem dragen konden, want hij wist wat dit einde van de wilde schietpartij betekende: de Duitsers waren nu bezig de omtrek af te zoeken. Maar ze kwamen te laat: de vogel was gevlogen.

De andere lijn van het dubbelspoor was echter niet gesprongen. Of het dynamietblokje niet goed bevestigd was of dat de man geen kans had dit te bevestigen, zal wel niet meer uit te maken zijn. In elk geval had het Duitse transport toch reeds een geweldige vertraging.

IV

VERSLAG DER WERKZAAMHEDEN VERRICHT DOOR DE P.A.N.
van het Rayon EERSEL, omvattende de ~~Stations~~ dorpen Eersel, Steensel,
Duizel, Vessem, Knegsel en Wintelre.

Rayon Commandanten Jac Kloosterman - Piet van Woerkum.

Op 3 September krijgen we het bevel een man te zenden naar Casteren, teneinde behulpzaam te zijn bij het opblazen der spoorrails in de omgeving van Tilburg. Daarvóór niet de eerste de beste karwei is wordt hiervoor aangewezen Toon G. uit Steensel, 'n jongeman die reeds eenige jaren vertrouwd is met het ondergrondsche werk.

Hij was onverschrokken, accuraaten sprak met niemand over zijn werk. Hij ging met een persoon van de groep Hoogeloon. De eerste tocht was echter vruchteloos, daar de eerste trein die kwam Nederlandsche burgers vervoerde. Dit bleek ook de laatste te zijn. De volgende dag werd wederom de tocht ondernomen, nu echter met meer succes. Van Toon vernamen we alleen hij zijn thuiskomst, dat de opdracht stipt was uitgevoerd en de resultaten bevredigend waren.

Zijn collega vertelde ons later dat hijzelf de opdracht niet durfde uitvoeren vanwege het enorm groote gevaar. Het was onverantwoordelijk je hierin te storten. De treinen reden met een snelheid van 45 km en op de locomotief zaten vele Duitschers om het terrein te verkennen. Het eenige wat Toon zei was: "Mijn commandant heeft mij opdracht gegeven en die moet ik uitvoeren."

Alleen sloop hij naar de spoorlijn die in de omgeving van v. Rhenens Dierenpark moeilijk te benaderen is en ging langs de zijkant van de spoorlijn liggen. De treinen volgden elkaar op slechts geringe afstand. Toen drie treinen gepasseerd

waren

3

laatste hij bliksemsnel de springstof. Als een monster vol dreiging naderde de vierde trein. Hij rende weg en was nog geen loofter meter verwijderd toen 'n enorme explosie de lucht deed trillen. Nog zag deze kranige partis-aan de locomotief als een paard steigeren. De mitrailleurkogels floten door het bosch. De mannen waren echter veilig en vonden voor de nacht een slaapgelegenheid bij 'n gastvrije boer.

Soms waren het individuele acties en soms werden er ook meerdere leden van de KP Sander ingezet. Zo waren Adriaan Goossens en Janus Beex betrokken bij de overval op het distributiekantoor in Bladel in juni 1944. Daarbij werden maar liefst 35.000 bonkaarten buitgemaakt, waardoor de Eindhovense LO-organisatie in één klap over voldoende kaarten beschikte tot het einde van de oorlog. De bonkaarten werden eerst verborgen in een eikenbos vlakbij de Kleine Beerze op de Dukesvoort in Duizel. Toen het wat rustiger en veiliger was geworden na de overval, werden ze in het klooster in Eersel gesorteerd en van daaruit verspreid.

Begin september 1944 kreeg hij de opdracht om een Duitse munitietrein op te blazen, die op maandag 4 september om ongeveer 21.30 uur vanuit Gilze-Rijen in de richting Tilburg zou komen. Hij moest de klus klaren met Toon Groenen uit Steensel. De leiding van de P.A.N in Eindhoven zorgde voor twee bollen trotyl met dubbele ontsteking. Het materiaal werd door hen en Theo Dirks naar het ouderlijk huis van Adriaan gebracht.

Ongeveer om zes uur 's-middags vertrokken ze per fiets vanuit Hoogeloon. Ze reden via Casteren, Westelbeers, Diessen en Hilvarenbeek naar Tilburg.

Bij Boerke Mutsaers aangekomen, maakten ze kennis, keken hem diep in de ogen en vroegen of ze hun fietsen in zijn schuur langs de spoorbaan mochten zetten. Boerke Mutsaers, met zijn glimmende oogjes, begreep heel goed dat er iets bijzonders ging gebeuren. Via zijn handboogdoel en een klein bruggetje liepen ze parallel aan de spoorbaan, links van het park, in westelijke richting.



Het café "Boerke Mutsaers in 't Zand" te Tilburg. Foto van 1952 uit de collectie van het Gemeentearchief Tilburg.

Ze liepen ongeveer 1500 meter tot ze bij het laatste bosje kwamen tegen de spoordijk. Verder lagen er open weilanden. In dat laatste dennenbos, dat ca. vier meter hoog was, waren sloten gegraven bijna loodrecht op de spoorbaan. Een van die sloten, ze waren zo'n 100 meter lang, zijn ze ingelopen. Ze camoufleerden zich met berkentakken en maakten de ontstekers aan de trotyl vast. Goossens, die vergeten

was plakband mee te nemen deed dat met reepjes stof, die hij van zijn zakdoek scheurde. Ze kropen zo ver mogelijk tegen de spoordijk aan. De opzet was om de locomotief over het tweede spoor te laten vallen. Daarom spraken ze af de trotyl op enkele meters afstand van elkaar tegen de rails te plaatsen, een tegen de linker legger en een tegen de rechter legger.

Af en toe kwam er een gemotoriseerd controlewagentje over de rails rijden. Het zou eenvoudig geweest zijn om de Duitse controleurs, met de pistolen die ze bij zich hadden, naar de eeuwige jachtvelden te sturen en de rails op te blazen, maar dat was niet de bedoeling. De munitietrein was het doel van de aanslag en daarom dienden ze het juiste moment af te wachten. Maar die trein kwam niet op het doorgegeven tijdstip. Het werd elf uur, twaalf uur, een uur in de morgen De maan stond hoog aan de lucht en het was zo licht als overdag! De mister verging van de dorst. Op zo'n laatkomer hadden ze niet gerekend. Weer kwam er uit de richting Tilburg een motorwagentje voorbij. Het was ongeveer twintig over een. Ongeveer een halve minuut later hoorden ze vanuit de richting Gilze een locomotief; dzj...dzj...dzj, heel langzaam. Als ratten kropen ze de dijk op. Goossens drukte zijn trotyl tegen de zijkant van de rail en klemde het slaghoedje er bovenop. De pen van de tijdontsteker, bedoeld om indien de munitietrein onverhoopt niet kwam toch tenminste de rails op te blazen, trok hij er niet eens uit. Als de weerlicht rende hij weg. Hij was misschien halverwege het bos, toen de explosie kwam; een klap, een rode vuurgloed en een geweldige luchtverplaatsing. Zo'n twee seconden was het absoluut stil. Toen brak de hel los!

Er werd geschoten-gemitrailleerd- en de kogels vlogen hem om de oren, maar hij liep en liep maar door zo hard hij kon in de richting van de stad. In de handboogdoel van Boerke Mutsaers ging hij achter een scherm plat op de grond liggen en wachtte op Toon. Het leek een eeuwigheid te duren. Goossens begon te vrezen dat hij het niet had overleefd. Na een paar minuten zag hij een figuur opdoemen. Zijn pistool kon hij echter weer opbergen toen zijn wachtwoord -John werd beantwoord met het afgesproken "Tuut-tuut". Dat was een opluchting!

Voor zijn vertraging gaf Toon de volgende verklaring, waarmee tevens duidelijk werd waarom de Duitsers in hun richting hadden geschoten: 'Hôde gè die Moffen veur op de locomotief nie zien zitte? Die heb ik er urst mer is afgeschote'. Dat was Toon Groenen, een soldaat.



Toon Groenen

Maar alhoewel het zeer moedig was, erg verstandig kan het niet genoemd worden. Het is een wonder hoe hij heeft kunnen overleven. De mister heeft het met hem naderhand nooit meer over de details gehad. Zelf heeft hij zich op het moment dat ze de trein hoorden aankomen helemaal geconcentreerd op zijn deel van de opdracht: trotyl plaatsen en wegwezen. Toon overleed in 1982, hem kan het dus niet meer

gevraagd worden. Goossens veronderstelt dat Toon na het plaatsen van de trotyl blijkbaar nog kans heeft gezien met zijn pistool op de Duitsers op de locomotief te schieten (alhoewel hij zich niet kan herinneren voor de explosie schoten gehoord te hebben) en dat, na enkele seconden van doodse stilte na de explosie, Duitsers die achter in de wagons zaten, voor het mitrailleurvuur zorgden. Maar bij dit alles blijft wel de grote vraag hoe Toon heeft kunnen overleven. Toen de explosie kwam moet Toon er erg dicht bij zijn geweest.

Ze gingen bij de familie Mutsaers binnen om wat te drinken. Het hele gezin was wakker, hoe kon het ook anders. Enkele ruiten waren ingedrukt en de klap was ver te horen geweest. Moeder Mutsaers was niet erg op hun nachtelijk bezoek gesteld en maakte duidelijk, dat ze hen graag zag vertrekken. Ze zei met tranen in haar ogen: 'Dadelijk komen de Duitsers en als ze jullie vinden, schieten ze ons allemaal dood'. Boerke Mutsaers vond het wel interessant om later, na de oorlog, kennis te maken. Enkele jaren nadien heeft Goossens hem opgezocht. Hij ging gewoon in de zaak zitten. Boerke Mutsaers kende hem onmiddellijk terug.

Intussen was het 2.00 uur geworden. Ze konden niet onmiddellijk terug naar huis vanwege de spertijd, die pas om zes uur afliep. Ze kropen in het stro in de schuur bij Mutsaers en spraken af later afzonderlijk te vertrekken en bij bakker Jac Peeters in Diessen bij elkaar te komen. Dat gebeurde ook en daar hoorden ze klokslag zeven uur die ochtend via Radio Londen: 'De Engelsen zijn doorgestoten tot de lijn Breda-Tilburg? Die Engelsen, dat waren de vele verzetsstrijders in Brabant die in die nacht met gevaar voor eigen leven actief waren geweest, waaronder Toon Groenen en Adriaan Goossens. Door de Duitsers te laten geloven dat de Engelsen de daders waren probeerde men er niet alleen voor te zorgen dat de Duitsers in paniek raakten en gedemoraliseerd werden, maar ook dat er geen represailles kwamen tegen de burgerbevolking.



Luchtfoto van de omgeving van "Boerke Mutsaers" gemaakt door de Royal Airforce op 13 september 1944, acht dagen na de aanslag op de trein. Bij de pijl rechts ligt "Boerke Mutsaers". Bij de pijl links vond de aanslag plaats. Foto uit het Gemeentearchief Tilburg.

Toon Groenen, uit het archief van de P.A.N.

IV
VERSLAG DER WERKZAAMHEDEN VERRICHT DOOR DE P.A.N.
van het Rayon EERSEL, omvattende de ~~gemeentedorpen~~ Eersel, Steensel,
Duizel, Vessem, Knegsel en Wintelre.
Rayon Commandanten Jac Kloosterman - Piet van Woerkum.

Op 3 September krijgen we het bevel een man te zenden naar Casteren, teneinde behulpzaam te zijn bij het opblazen der spoorrails in de omgeving van Tilburg. Daarvóór niet de eerste de beste karwei is wordt hiervoor aangewezen Toon G. uit Steensel, 'n jongeman die reeds eenige jaren vertrouwd is met het ondergrondsche werk.
Hij was onverschrokken, accuraaten sprak met 'niemand over zijn werk. Hij ging met een persoon van de groep Hoogeloon. De eerste tocht was echter vruchteloos, daar de eerste trein die kwam Nederlandsche burgers vervoerde. Dit bleek ook de laatste te zijn. De volgende dag werd wederom de tocht ondernomen, nu echter met meer succes. Van Toon vernamen we alleen bij zijn thuiskomst, dat de opdracht stipt was uitgevoerd en de resultaten bevredigend waren. Zijn collega vertelde ons later dat hijzelf de opdracht niet durfde uitvoeren vanwege het enorm groote gevaar. Het was onverantwoordelijk je hierin te storten. De treinen reden met een snelheid van 45 km en op de locomotief zaten vele Duitschers om het terrein te verkennen. Het eenige wat Toon zei was: "Mijn commandant heeft mij opdracht gegeven en die moet ik uitvoeren." Alleen sloop hij naar de spoorlijn die in de omgeving van v. Rhenens Dierenpark moeilijk te benaderen is en ging langs de zijkant van de spoorlijn liggen. De treinen volgden elkaar op slechts geringe afstand. Toen drie treinen gepasseerd waren

3
laatste hij bliksemsnel de springstof. Als een monster vol dreiging naderde de vierde trein. Hij rende weg en was nog geen loof meter verwijderd toen 'n enorme explosie de lucht deed trillen. Nog zag deze kranige partis-aan de locomotief als een paard steigeren. De mitrailleurkogels floten door het bosch. De mannen waren echter veilig en vonden voor de nacht een slaapgelegenheid in 'n gastvrije boer.

4 september is het zo ver. Na zorgvuldige voorbereidingen, verstoppen ze zich in een dennenbosje, dicht tegen de spoorlijn aan om daar verdere voorbereidingen te treffen om te trein op te blazen. Regelmatig passeert er een Duits controlewagentje over het spoor. Uiteindelijk horen ze tegen een uur of één de trein aankomen. De twee dappere mannen kruipen omhoog en plaatsen het explosief (trotyl) tegen de zijkant van de rails. Adriaan Goossens maakt zich snel uit de voeten. Als hij halverwege het dennenbos is, volgt een enorme explosie. Daarna wordt er hevig geschoten, maar Adriaan weet te ontkomen. Hij vreest dat Toon het niet heeft overleefd, totdat na enkele minuten Toon terugkeert met de woorden:

"Hode gè die Moffen veur op de locomotief nie zien zitte? Die heb ik er urst mer is afgeschote".

Het is een wonder hoe Toon dit heeft kunnen overleven. Het effect van de actie is onduidelijk. De Duitsers staan erom bekend dat ze schade aan de voor hen zo vitale spoorwegverbindingen snel kunnen repareren. Zeker is dat er in ieder geval op 6 september 1944 weer treinen rijden tussen Breda en Tilburg.

Na zijn lidmaatschap van de P.A.N is hij tot twee maal toe als militair vertrokken naar Indië. Toon werd bevorderd tot sergeant. Op 1 mei 1950 meerde hij weer aan in de haven van Amsterdam.

Meerveldhoven en Zeelst 1950 -1960 - Suriname 1960-1963 en weer terug.
Na zijn tweede verblijf in Indië is de familie Toon Groenen in Meerveldhoven gaan wonen. Hier wordt hun tweede kind geboren en ook de jongste telg van het gezin, Tom. Zij verhuizen naar Zeelst en Toon werkt als militair op de kazerne in Oirschot.