

# Groot gevaar voor schromelijke ongelukken

De gemeente Maartensdijk was bij de komst van de trein zeer bezorgd om de veiligheid van personen- en goederenverkeer

”Wij hebben de eer u te berigten dat wij voornemens zijn om aan de opening van den Centraal Spoorweg eenige feestelikheden te verbinden”. Dat schreef de exploitant van de nieuwe spoorlijn tussen Utrecht en Zwolle, de Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij, op 10 juni 1863 aan burgemeester F.N.M. Eijck tot Zuijlichem van Maartensdijk. Afgaande op de correspondentie van het gemeentebestuur over de komst van deze eerste spoorlijn in de gemeente valt het nauwelijks aan te nemen dat burgemeester Eijck tot Zuijlichem veel trek had in een feestje. Want daarvoor was de onwil om enigszins tegemoet te komen aan de bezwaren van het gemeentebestuur bij de aanleg van de spoorlijn te groot geweest. Anders gezegd: daarvoor had de burgemeester van Maartensdijk toch te vaak en heel lang zonder noemenswaardig resultaat moeten waarschuwen dat er ”een groot gevaar bestaat voor schromelijke ongelukken”.

Waar was de burgervader dan toch zo bang voor? Hij vreesde dat het verkeer met rijtuigen bij fort Blauwkapel door de opening van de spoorlijn in juli 1863 onveilig zou worden en zelfs slachtoffers zou eisen. De lijn lag namelijk niet ver af van de weg aan de zuidzijde van het fort zodat met het naderen van de trein er ”groot gevaar bestaat dat bij het schrikken der paarden de rijtuigen in de grachten van dat fort zullen storten”. Om deze rampspoed te voorkomen moest er volgens het gemeentebestuur een afrastering komen aan de zuidzijde van het fort tussen de weg en de grachten. Dat nu probeerde burgemeester Eijck tot Zuijlichem vanaf 1861 gedaan te krijgen door het schrijven van talloze brieven. Aan de Minister van Oorlog te Den Haag, aan de Gedeputeerde Staten van Utrecht en vooral aan de Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij in Amsterdam. Bij al deze instanties kreeg hij echter min of meer nul op het rekest.

## Handtekeningenactie

Wie mocht denken dat actiegroepen alleen vandaag de dag enige invloed hebben op de besluitvorming in de samenleving, wordt teruggefloten door de Maartensdijkse werkelijkheid van de vorige eeuw. Toen het gemeentebestuur niet of nauwelijks gehoor kreeg bij de hogere autoriteiten, sloeg een aantal Maartensdijkers in de loop van 1862 de handen ineen. Ze trokken bij de Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij, de Gedeputeerde Staten en de Minister van Binnenlandse Zaken aan de bel en zetten hun dringende verzoek om een afrastering aan de zuidzijde bij fort Blauwkapel kracht bij door het totaal van 33 namen en handtekeningen.

Deze werkwijze maakte blijkbaar indruk, want er kwam een afrastering, zij het dat nog lang niet de totale zuidzijde van het fort beschut was en ook niet daar waar het volgens de burgemeester op de kunst- en straatweg van Utrecht naar Hilversum het meest nodig was vanwege het vele verkeer. ”Wel is 't ons bekend dat op vele plaatsen (in ons land) de spoorwegen nog meer de rijwegen naderen dan hier, maar nergens bestaat voor zoo wij weten, een dergelijk gevaar voor ongelukken met rijtuigen, wegens de hoogte van den weg en de breedte en diepte der grachten”, zo lichtte de burgemeester de noodzaak van extra rasterwerk nog eens toe in een brief aan de Gedeputeerde Staten van Utrecht.

## Gevaar geweken

Burgemeester Eijck tot Zuijlichem was dus allerminst tevreden met het resultaat van de handtekeningenactie en deed tenslotte nog een beroep op de collega-burgemeesters van Hilversum, Loosdrecht en 's Graveland om hun invloed bij de hogere autoriteiten aan te wenden. Want volgens de Maartensdijkse burgervader bestond ook voor ”het verkeer met rijtuigen uit uwe gemeente en het geheele Gooiland” in de richting van Utrecht een

groot gevaar bij fort Blauwkapel.

De oproep aan de collega's bleef vooralsnog zonder resultaat. De burgemeester van Hilversum deelde wel de bezwaren van het Maartensdijks gemeentebestuur, drong ook aan op goede veiligheidsmaatregelen rond het verkeer bij Blauwkapel, maar liet intussen fijntjes weten niet in de verantwoordelijkheid van B en W van Maartensdijk te willen treden. Dat wilden inwoners van Loosdrecht wel, en niet zonder succes. Ze richtten een 'adres' tot de hogere autoriteiten, waarna luttele weken voor de feestelijke opening van de lijn Utrecht-Zwolle de Minister van Binnenlandse Zaken gelastte dat door de Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij alsnog extra rasterwerk moest worden geplaatst.

Daarmee werd tegemoetgekomen aan de voornaamste bezwaren van burgemeester Eijck tot Zuijlichem. Die ontving dit bericht in een brief van 9 juni 1863. Op 10 juni werd door de Spoorweg Maatschappij de uitnodiging verstuurd voor de opening van de spoorlijn en de feestelijkheden daarbij. Hoe zou de burgemeester van Maartensdijk zich in die dagen gevoeld hebben? Waarschijnlijk niet echt feestelijk na zoveel kopzorgen om één spoorlijn, hoogstens opgelucht omdat een "groot gevaar voor schromelijke ongelukken" was geweken, althans niet meer gevreesd hoefde te worden.

#### **Kinderen dikwijls op de spoorweg**

Het kan het gemeentebestuur in ieder geval niet verweten worden dat er niets is gedaan om de komst van het spoor in goede, vooral veilige banen te leiden. Men maakte zich dan ook grote zorgen om de veiligheid van het personen- en goederenverkeer. Zo werd er bij de Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij over geklaagd dat op stille wegen "de afsluitboomen door de wachters of in het geheel niet of eerst op het oogenblik wanneer de trein zeer nabij is gesloten worden". Daardoor kon het gebeuren dat "de wachter den boom op zeer korten afstand voor de paarden dichttrok en de trein zoo nabij was dat de tijd ontbrak om te kunnen draaijen". Tot ergernis van de gemeente liet de 'wachter', toen daarop

aanmerkingen werden gemaakt, zich nog "zeer onbeleefd en onbescheiden" uit ook.

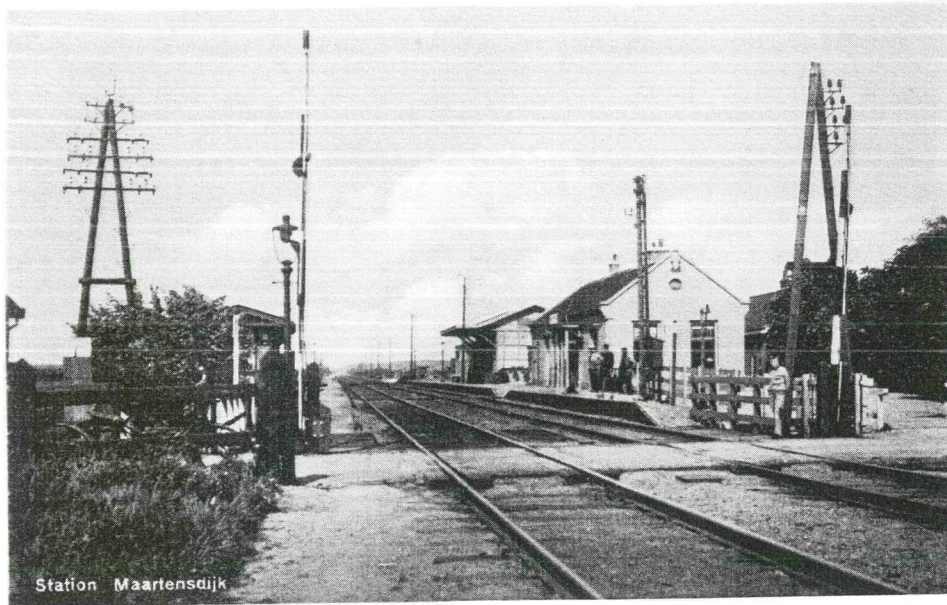
Nadat Maartensdijk een station had gekregen op de lijn van Hilversum naar Utrecht, werd door de gemeente aan de kaak gesteld dat de stationschef er onvoldoende op toezag dat "kinderen dikwijls op den spoorweg speelden en zich zodoende in gevaar bevonden". Ook werd gewezen op de dringende noodzaak van meer personeel op het station van Maartensdijk. Want "na het sluiten van de boomen bij aankomst van de treinen is het geheele personeel gewoonlijk voor stationsdienst noodig en kan dus niet voorkomen dat onbevoegden de boomen weder openen en zich zodoende mischien in gevaar brengen", zo schreef de burgemeester aan de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij, de exploitant van de lijn tussen Hilversum en Utrecht.

#### **Burgemeester vierkant achter boeren**

Het gemeentebestuur sprong vooral op de bres voor de belangen van de boeren. Meer dan wie ook ondervonden zij nadeel van de komst van de trein. Hun wagens bleven op de spoorwegovergangen vaak steken in het mulle zand tussen de rails, hun vee – vooral de schapen – was meer dan eens op het spoor te vinden en liep het risico te worden overreden. Dat was voor burgemeester Eijck tot Zuijlichem reden om maar weer eens in de pen te klimmen: "Herhaaldelijk komen er bij mij klagten in van de landbouwers alhier, wegens het loopen van hun vee op den baan der Centraal Spoorweg, hetwelk alsdan ten koste der eigenaars naar het schuthok word gebragt. Dit nu is niet alleen zeer hard, maar zelfs onregtvaardig voor die landbouwers die niets dan last van den door hun land gaanden spoorweg hebben".

Tegenover de Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij, de exploitant van de lijn, liet de burgemeester blijken vierkant achter de boeren te staan. Volgens hem was de door de Spoorweg Maatschappij aangebrachte afrastering van ijzerdraad tussen rails en weiland geheel onvoldoende. En hij raadde de boeren dan ook aan om de onkosten terug te vor-





De bediening van de afsluitbomen vond in Maartensdijk vanuit het station plaats. De overweg heeft verlichting. Naast het station staan de chef en een blokwachter. (eigendom van W. van Keulen)

deren bij de exploitant. Die echter stelde de Maartensdijkse boeren verantwoordelijk voor de schade en overlast. Alle ellende was namelijk te wijten aan "hunne nalatigheid om de hekken hunner overwegen volgens hunne verpligting te sluiten". Dat schoot de burgemeester van Maartensdijk in het verkeerde keelgat. Hij legde de zaak daarom voor aan de Raad van Toezigt op de Spoorwegdiensten te Den Haag en wees – om zijn gelijk te onderstrepen – op de situatie achter de hofstede van Jacobus Berkhof in Groenekan waar vanwege de onvoldoende afrastering "reeds herhaalde malen het jonge vee op den spoorweg is geweest". Tenslotte vroeg hij om verbetering van de afrastering. Die kwam er, want de burgemeester kreeg het gelijk aan zijn zijde. En de boeren hadden een zorg minder.

#### Nat pak

Hoezeer de komst van de trein een spoor van verandering moet hebben aangebracht in het leven van de boerenbevolking, bleek tijdens hoorzittingen van 6 augustus 1862 en 1 september 1871 in het gemeentehuis van Maartensdijk. Die waren belegd door de Gedeputeerde Staten van Utrecht om bezwaren van belanghebbenden aan te horen tegen de aanleg

van de al eerder genoemde lijnen: die van Utrecht naar Zwolle en van Hilversum naar Utrecht. Deze spoorlijnen liepen over het grondgebied van ruim 200 mensen, onder wie veel inwoners van de gemeente Maartensdijk. Jan Teunisse Bosch was één van hen. Hij maakte op de hoorzittingen bezwaar aangezien de spoorweg op een afstand van 28 el van zijn huis en slechts 3½ el van zijn schuur en drie hooibergen zou komen te lopen. Wat moet er toch allemaal in zijn hoofd zijn omgegaan, nu voortaan op luttele meters van zijn boerderij de nieuwe wereld van technisch geweld voorbij zou denderen? Of wat te denken van Jannigje van Ooijen, ook wel weduwe Floor genoemd, die tot haar verdriet moest constateren dat "haar hofstede die een der beste en schoonste van deze gemeente is op de meest nadelige wijze in tweeën wordt gedeeld".

Huizen werden afgebroken, hooibergen verplaatst, de waterhuishouding moest hier en daar anders geregeld worden, het weiland werd in mootjes gehakt of onteigend. En 's avonds een ommetje maken langs de Wetering had ook z'n gevaarlijke kanten gekregen, want het kwam sinds de komst van de trein in Maartensdijk toch maar voor "dat personen door duisternis en valsch licht misleid tussen de rails door



Een nat pak en de schrik om het lijf waren al meer dan genoeg. Voordat er werkelijk iemand verdronk bij het station Maartensdijk, werd de open ruimte tussen de rails boven het water gedicht. (eigendom van W. van Keulen)



in de Wetering storten, wat tot nog toe met een nat pak en den schrik voor den betrokkene afliep”.

#### Onverklaarbare nalatigheid

De veilige wereld van de landelijke gemeente Maartensdijk werd dus letterlijk opengereten door het technisch geweld van het treinverkeer. Het was even schrikken en het leidde ook meer dan eens tot protesten en vragen om voldoende veiligheid. Dat was overigens een logische reactie op een vreemd, bedreigend verschijnsel. Maar het was niet de enige reactie. Maartensdijk deed meer dan protesteren. De gemeente maakte ook veel gebruik van het spoor en kon al gauw niet meer zonder. Want 19 jaar na de komst van het spoor in deze contreien vertrokken in één jaar al 18.659 reizigers uit Maartensdijk met de trein. De meesten reisden 3e klas. Dus ook de 'gewone' Maartensdijker maakte regelmatig gebruik van het nieuwe vervoermiddel. Van de 12.427 plaatsbewijzen die op het station in Maartensdijk werden verkocht, waren er 10.605 voor de 3e klas. Slechts 1434 2e klas-kaartjes werden er verkocht en 388 1e klas-kaartjes. We schrijven dan het jaar 1882.

Ruim 10 jaar later, in 1895, vergat de hoofdconducteur van trein 235 uit Utrecht een tussenstop te maken op het station in Maartensdijk, ondanks het

aanhoudende kloppen van de meereizende postbode. Die kon dus pas uitstappen in Hilversum, met alle vervelende gevolgen vandien. De post werd namelijk met een vertraging van 2 uur in Maartensdijk besteld. Op zichzelf toch echt niet zo'n schokkende gebeurtenis, maar burgemeester N.L. Eijck tot Zuijlichem vond het wel nodig om een boze brief te schrijven naar de exploitant van deze lijn, de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij te Amsterdam, en deze te betichten van een "onverklaarbare nalatigheid". Zozeer was men in de gemeente blijkbaar al gewend aan en verwend met het snelle postverkeer per trein dat de kleinste stagnatie tot behoorlijke ergernis leidde.

Deze anekdote en de reizigersaantallen geven aardig aan dat het spoor in de 80-er en 90-er jaren een bijna vanzelfsprekende rol speelde in het economisch en sociaal leven van de gemeente Maartensdijk en bovendien door het gemeentebestuur niet meer louter als een gevaarlijk, onveilig element werd gezien.

*Leo Fijen*

#### Bronnen

Dit artikel is gebaseerd op bronnenmateriaal dat onder nummer 309, 310, 315 en 316 is terug te vinden in de Inventarissen van de Archieven van de gemeente Maartensdijk 1639-1925.