

# Het spoorwegongeluk van 25 januari 1942

door

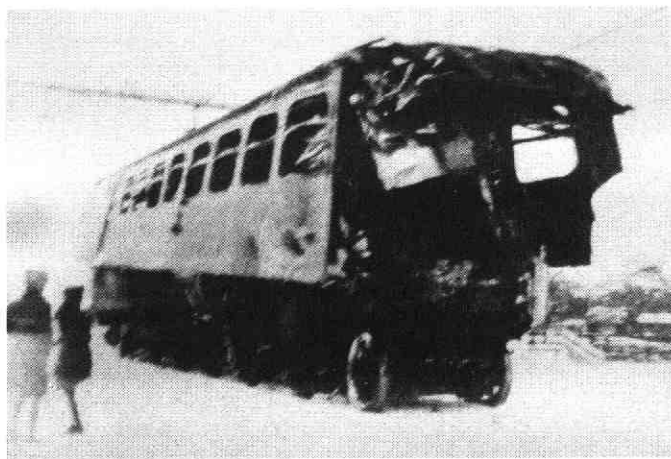
Klaas B. Nanning

In het weekend van zaterdag 24 tot maandag 26 januari 1942 was het vinnig koud. Er woei een felle noordoosten wind met sneeuw en de temperatuur was ruim tien graden onder nul.

Toch vertrok geheel volgens de dienstregeling om vijf minuten over zes in de vroege ochtend vanuit Den Haag een elektrisch tweewagentreinstel richting Utrecht. In Gouda had het een kwartier vertraging voordat het, zoals gebruikelijk, met een identiek tweewagentreinstel uit Rotterdam werd gecombineerd. Omstreeks kwart over zeven passeerde de trein station Vleuten en enkele minuten later zou hij in Utrecht arriveren. Even voor de boerderij „Hof ter Weyde" bevond zich langs de lijn evenwel sein 8, het rijsein voor blok acht. De lichten waren dichtgesneeuwd zodat de bestuurder zich pas bij het passeren van het sein realiseerde dat het op onveilig stond: de arm van het hoofdsein stond horizontaal.

Ogenblikkelijk bracht hij zijn trein tot stilstand. Langzaam is hij teruggereden tot vóór het op onveilig staande sein. Maar omdat hij het onveilige sein gepasseerd was, had station Vleuten via een railcontact het teken gekregen dat het blok tussen station Vleuten en de „Hof ter Weyde" weer vrij was. Het terugrijden van de elektrische trein heeft daar geen invloed op gehad. De signalering was al wel elektrisch maar het omzetten van het sein moest nog geschieden door tussenkomst van een sporman. Geheel volgens de voorschriften heeft lijnassistent Jan van Maanen daarop het sein voor het blok dat bij het station begon (blok zeven?) op veilig gezet.

Toen enkele minuten later de internationale D-trein 111, afkomstig uit Den Haag en getrokken door een locomotief uit de 3900-serie, met een snelheid van ruim 100 kilometer station Vleuten passeerde, had Van Maanen geen enkele notie van de ernstige aanrijding die ruim een minuut later zou plaatsvinden.



Het achterste rijtuig werd door de binnenrijdende locomotief geheel opgetild. Rechts-onder zien we de loopwielen van de loc.

De zware sneltreinlocomotief boorde zich in volle vaart in het achterste rijtuig. We citeren nu het gedetailleerde verslag uit het „Algemeen Handelsblad" van maandag 26 januari 1942. *De gevolgen waren ruïneus. De locomotief schoof als het ware geheel in den achtersten wagon en verdween grootendeels onder een ravage van staal en ijzer. Doordat de D-trein vrij lang was en uiteraard uit zwaarder materiaal bestaat dan dat van den elektrischen reed de locomotief nog eenige tientallen meters door, voordat zij tot stilstand kwam. Ten gevolge van den geweldigen schok derailleurde de op één na achterste wagon van den elektrischen, kantelde zijwaarts en gleden van den dijk af. Voor de rest bleven en de D-trein en de elektrische op de rails staan. Het is uitsluitend aan een gelukkig toeval te danken, dat hier niet een treinramp is geschied, waarbij tientallen doden te betreuren zouden zijn, want ten eerste zit er in de meeste gevallen in vergelijking met de andere wagons het minst aantal passagiers in het achterste rijtuig en ten tweede betreft het hier den eersten trein uit Den Haag, welke op Zondag rijdt en derhalve nog maar een betrekkelijk klein aantal reizigers vervoert. Thans zijn naar alle waarschijnlijkheid slechts twee doden bij dit treinongeluk te betreuren. Ten eerste de 37-jarige postbeambte Houthuis uit Rotterdam, terwijl verder nog wordt vermist de Utrechtse conducteur Witcamp. Tien gewonde personen werden naar het Stads- en Academisch Ziekenhuis in Utrecht vervoerd, waarvan vijf, na verbonden te zijn, weer naar huis konden worden overgebracht. Tot zover het verslag uit het „Algemeen Handelsblad".*

De elektrische trein die werd aangereiden heeft, zoals al eerder genoemd, waarschijnlijk bestaan uit twee tweewagentreinstellen waarbij het achterste het stel uit Rotterdam was. Arie Goudappel vertelde me namelijk het volgende.

„Ook conducteur Witcamp kwam bij dit ongeluk om het leven. Hij had dienst op deze trein en was „in functie"

bij de Hof ter Weyde schoof de stoomlocomotief geheel in het achterste rijtuig. Het tweede rijtuig van achteren kantelde en leed van de spoordijk af. In het midden van het staande rijtuig zijn de open wielen (met spaken) van de locomotief te erkennen.

# Nieuwe Amsterdamsche Courant

## ALGEMEEN HANDELSBLAD

Maandag 26 Januari 1942

### TROEPEN ZIJN VERINGERUKT

Bangkok aan Engeland  
he troepen bij Moulmein  
o Malakka hebben de  
n de Oostkust bezet.

digd en heeft zijn basis waarschijnlijk niet  
meer bereikt.

In den sector Birma en Zuidwest-China  
heeft de luchtmacht van het Japanse leger  
37 vijandelijke vliegtuigen neergeschoten en 13  
op den grond vernield.

Militaire installaties te  
Singapore vernield.

TOKIO, 25 Jan. (D. N. B.) Volgens  
de laatste berichten van het front  
naderen de vernietigingsgevechten  
tegen ongeveer 15.000 Britsch-Indiërs,  
Australiërs en Engelschen ten Zuiden  
van Klang op Malakka hun einde. Deelen  
van den verslagen vijand trekken,  
achtervolgd door Japanse gemotoriseerde  
eenheden, terug op Jahore-Baroe. De  
Japanse luchtmacht bombardeert de  
wegen, waarijngs de vesting Sin-

### TWEE TREINEN BIJ VLEUTEN GEBOTST

D-trein uit 's-Gravenhage ramt in volle vaart  
stilstaanden electricischen. — Een postbeambte  
werd gedood, de conducteur wordt vermist. —  
Tien personen gewond, waarvan vijf licht.

#### RAVAGE VAN STAAL EN IJZER

Gisterochtend omstreeks half acht is  
onder de gemeente Vleuten een ernstig  
treinongeluk gebeurd, dat, voor zoover de  
gegevens thans strekken, aan één persoon  
het leven heeft gekost, terwijl een trein-  
conductor wordt vermist.

Uit Den Haag vertrok 's morgens de  
electricische trein 605 van het Staatspoor  
om zes uur vijf richting Utrecht; deze be-  
hoorde 7.08 uur in Utrecht aan te komen. De  
trein had in Gouda ongeveer een kwartier  
vertraging. Aldaar werd hij, zoals gebruikelijk  
is, met den uit Rotterdam komende  
electricischen trein gecombineerd. Het traject  
Gouda-Utrecht leverde weer ongeveer 10  
minuten vertraging op, zodat de trein onge-  
veer om half acht de gemeente Vleuten pas-  
seerde. Op rond een kilometer van de spoor-  
brug over het Merwedekanaal moest de  
machinist van dezen trein stoppen voor een  
onveilig signaal. Inmiddels was eveneens uit  
Den Haag om 6.45 uur vertrokken de Inter-  
nationale D-trein 111, welke zich via Utrecht  
naar Duitsland wilde begeven. Deze trein  
had aanzienlijk minder vertraging, reed  
regelrecht door over Gouda richting Utrecht,  
en passeerde om half acht eveneens Vleuten.  
Door nog onopgehelderde oorzaak is de  
machinist van den D-trein in volle vaart op  
den achtersten wagon van den stilstaanden  
electricischen trein ingereden. De gevolgen  
waren ruïneus. De locomotief schoof als het  
ware geheel in den achtersten wagon en  
verdween grotendeels onder een ravage van  
staal en ijzer. Doordat de D-trein vrij lang  
was en uiteraard uit zwaarder materiaal be-  
staat dan dat van den electricischen reed de  
locomotief nog eenige tientallen meters door,  
voordat zij tot stilstand kwam. Ten gevolge  
van den geweldigen schok derailleurde de op  
één na achterste wagon van den electricischen,  
kantelde zijwaarts en gield van den dijk af.  
Voor de rest bleven in de D-trein en de  
electricische op de rails staan. Het is uit-  
sluitend aan een gelukkig toeval te danken, dat  
hier niet een treinramp is geschied, waarbij  
tientallen dooden te betreuren zouden zijn,  
want ten eerste zit er in de meeste gevallen  
in vergelijking met de andere wagons het  
minst aantal passagiers in het achterste  
rijtuig en ten tweede betreft het hier den  
eersten trein uit Den Haag, welke op Zondag  
rijdt en derhalve nog maar een betrekkelijk  
klein aantal reizigers vervoert. Thans zijn  
naar alle waarschijnlijkheid slechts twee  
dooden bij dit treinongeluk te betreuren. Ten  
eerste de 37-jarige postbeambte Houthuis  
uit Rotterdam, terwijl verder nog wordt  
vermist de Utrechtsche conducteur Witcamp.  
Tien gewonde personen werden naar het

Stads- en Academisch Ziekenhuis in Utrecht  
vervoerd, waarvan vijf, na verbonden te zijn,  
weer naar huis konden worden overgebracht.  
De vijf andere gewonden zijn: de machinist  
Kropema, de reiziger Van Jeveren, de machinist-  
bankwerker Van der Gijt, allen uit Rotterdam  
en de conducteur Van der Heyden uit Den  
Haag, alsmede de leerlingmachinist Ehlert, die  
zich op de locomotief bevond.

#### Stroomnet vernield.

Daar de locomotief tengevolge van de  
grote snelheid in schuin opwaarsche  
richting op het laatste rijtuig van den  
electricischen inreed, werd het stroomnet  
volkomen vernield. De bovenleiding lag in  
flarden temidden van een troostelooze  
massa verplinterd ijzer en verwrongen  
metaal. Een en ander was oorzaak, dat  
hulp betrekkelijk laat kwam opdagen.

De telefoonlijn was gestoord, het was  
op dat tijdstip nog pikkedonker en het on-  
geluk gebeurde op een betrekkelijk afgelegen  
plek. Zoodoende was het eerst omstreeks  
negen uur voordat van uit Utrecht, de auto's  
van den G.G.D. uitrukten. De directeur van  
den G.G. en G.D., dr. Wieringa, vertrok met  
eenige dokters en verpleegsters naar de  
plaats des onheils. Inmiddels had men van  
gemeentewege eenige stadsautobussen ter  
beschikking gesteld, doch het was al ruim  
negen uur, voordat de medische hulp goed en  
wel op de plaats van het ongeluk arriveerde.  
Van het C.S. vertrok vrijwel tegelijkertijd  
een locomotief met eenige materiaalwagens,  
waaronder een montagewagen en een  
hijschkraan.

Direct werd een aanvang gemaakt met het  
hulpverteenen. De op slag gedooide postbe-  
ambte, Houthuis, kon spoedig worden gebor-  
gen, doch voor de rest moest de eerste hulp-  
verlening zich voornamelijk bepalen tot het  
uitzagen van eenige gewonden, hetgeen uiter-  
aard veel tijd kostte.

Op het terrein van de ramp merkten wij  
o.m. op, den directeur van de Spoorwegen,  
den heer W. Hupkes, alsmede de heren Gies-  
berger, Goedhart en Driessen, allen leidende  
figuren bij de Spoorwegen.

In het op de rails gebleven gedeelte van  
den electricischen trein namen de reizigers  
plaats, die lichte verwondingen hadden opge-  
loopen, en zij, die ongedeerd waren gebleven.  
Met behulp van een uit Utrecht gerequi-  
reerde locomotief werd de reis naar de Dom-  
stad voortgezet, waar aan het station ver-  
scheidene ziekenauto's klaar stonden om de  
gewonde treinreizigers onmiddellijk naar het  
ziekenhuis over te brengen.

Naar het oordeel van deskundigen is het  
uitsluitend te danken aan het uitstekende  
materiaal van de Spoorwegen, dat hier niet  
een nog grotere ramp is geschied. Dat bij een  
ongeluk van een dergelijken omvang slechts  
enkele dooden vallen te betreuren, mag een  
wonder heeten. In vier jaar tijds vervoerden  
de Spoorwegen gemiddeld 90 miljoen reizigers  
per jaar. En nu was er een record ont-  
staan van nul dooden onder het reizend  
publiek. Dat naar alle waarschijnlijkheid ook  
thans onder de treinpassagiers geen dooden  
zijn gevallen, mag dan enerzijds als een  
toevaligheid worden aangemerkt, anderzijds  
is zeker het prima materiaal van de spoor-  
wegen er de onduidelijke factor van, dat  
hier niet een catastrofe van ongekenden  
aard heeft plaats gegrepen.

### Japanse landingen bij Balik Papan en op Zuidoost-Celebes

Luchtaanval op vlieg-  
veld bij Palembang;  
verscheidene toestellen  
vernield.

SJANGHAI, 26 Jan. (D.N.B.) Het te Batavia  
gepubliceerde legerbericht vermeldt, dat de  
Japanners bij Balik Papan aan de Oostkust  
van Borneo en te Kendari in zuidoostelijk  
Celebes zijn geland. Het legerbericht voegt  
hieraan toe, dat de Nederlandsch-Indi-  
sche troepen verzet hebben geboden. Er  
zijn evenwel geen bijzonderheden bekend.

De laatste dagen is boven de uiterste rand-  
gebieden van den Nederlandsch-Indischen archipel  
een aanzienlijke activiteit van de Japan-  
sche luchtmacht gerapporteerd.

Uit Tokio meldt het D.N.B.: Daar de Japan-  
sche luchtmacht enkele dagen geleden had  
vernomen, dat op het vliegveld Palembang  
verscheiden vliegende forten en meer dan 24  
Curtiss-Hawk der Nederlandsch-Indi-  
sche luchtmacht aanwezig waren, deed zij  
volgens Domei Dondertag een vernietigende  
aanval.

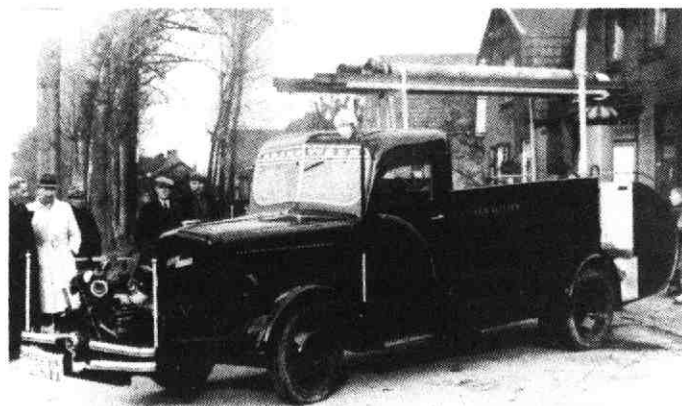
Ofschoon omstreeks 15 vijandelijke jagers  
ter verdediging waren opgevoerd, waarden de  
Japanse bommenwerpers een regen van ont-  
plofbaar stoffen op het vliegveld en vernielden  
verscheidene toestellen op den grond, waar-  
onder een vliegend fort.

Vijandelijke jagers achtervolgden de Japan-

ligt. Dat daar ooit een derde spoor heeft gelegen is nu nog te zien aan het extra brede portaal waarvan de staander heel ongelukkig midden op de parkeerplaats staat.

Pas enkele dagen na de aanrijding begonnen de mensen van de NS de wrakstukken met snijbranders te lijf te gaan. Het was nog steeds bijzonder streng winterweer waarbij een temperatuur van vijftien graden onder nul werd gemeten. Toen aan het einde van de werkdag de NS-medewerkers waren vertrokken, brak onverwacht in de avonduren brand uit in de locomotief en het rijtuig dat er overheen geschoven was. Vermoedelijk was het isolatiemateriaal van de elektrische trein na de behandeling door de snijbranders blijven smeulen.

De Vleutense brandweer rukte uit met haar nieuwe motorspuit, de Opel-Blitz, die bij de firma Van Bergen te Heiligerlee was gebouwd en in 1941 in gebruik was genomen. Twaalf brandweermannen onder commandant Mahne probeerden de strijd met het vuur aan te binden, maar om water te krijgen moest eerst een bijt worden gehakt in de bevroren spoorssloot.

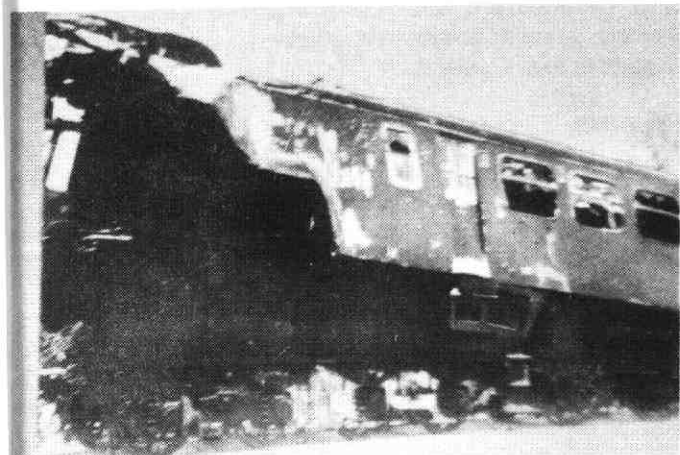


De Opel-Blitz autospuit waar de Vleutense brandweer in 1941 apetrots op was, maar die in 1943 bij de Duitse bezetter moest worden ingeleverd.

Kort nadat men begonnen was met het blussen bevroor de pomp, waarop de brandweer uit De Meern te hulp werd geroepen. Toen deze onder commando van E. Bos arriveerde bleek ook de pomp van hun spuit bevroren te zijn. De beide brandweercorpsen konden niets meer uitrichten maar gelukkig bleef de brand van beperkte omvang. Eerst werd nog gevreesd voor het in brand vliegen van de hooiberg van boer Jo Ebskamp, die woonde op de boerderij waarin nu onder andere mevrouw Kroese woont. De felle noordoosten wind joeg de vonken gelukkig de andere kant op. Niet alleen de pompen van de spuiten waren bevroren maar ook de slangen. Deze zijn in de stal van Ebskamp neergelegd om te ontdooien.

Arie Goudappel had nachtdienst gehad op het stationskantoor in Utrecht. Toen hij hoorde dat de spoorverbinding tussen Utrecht en Vleuten gestremd was, stond voor hem geen andere mogelijkheid open dan maar naar Vleuten te lopen. „Man, man, wat heb ik het met die wind en die sneeuw en die vorst onderweg koud gehad!” zei hij mij 48 jaar later.

Piet van 't Clooster heeft van het ongeluk zelf niets gemerkt. „Ik had in Vleuten nachtdienst gehad. Ik werd 's middags om half twee wakker en ik hoorde beneden leven. Ik dacht dat mijn vrouw naar familie in Naarden was vertrok-



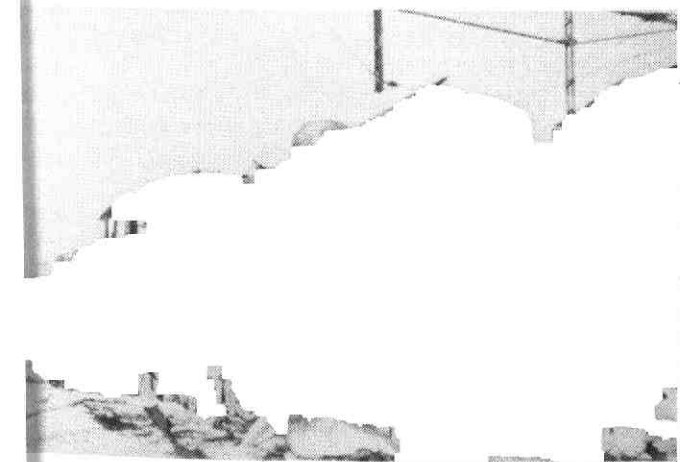
Duidelijk is hier de tender te zien. De locomotief staat verder naar rechts onder de opgetilde carrosserie.

aat op de avond van zaterdag 24 januari in Rotterdam aangekomen. Hij moest daar overnachten (op de meeste grote stations was een zogenaamde conducteurskamer aanwezig waarin zich ook één of meer rustbanken bevonden) en de volgende ochtend per eerste gelegenheid naar zijn woonplaats Utrecht terugkeren. Hij maakte deze rit als gewoon passagier mee".

Deze vroege thuisreis is hem helaas noodlottig geworden.

De trein achter de 3900-loc vervoerde Duitse militairen die, hoewel de rijtuigen licht beschadigd werden, alle met de schrik vrijkwamen. De eerste rijtuigen van de aangereende elektrische trein konden nog rijden en de gewonde reizigers zijn in deze wagons ondergebracht (en misschien ook de Duitse militairen maar dat weten we niet) en zijn met een locomotief uit Utrecht naar het Centraalstation vervoerd, waar ziekenauto's klaarstonden om de gewonde treinreizigers onmiddellijk naar het ziekenhuis over te brengen (AH).

Het vierde rijtuig met de ondergeschoven locomotief werd door een locomotief teruggedreden naar Vleuten waar de zwaar gehavende combinatie opzij werd gezet op het rad- en losspoor, op de plaats waar nu het parkeerterrein



De locomotief is op de losplaats in Vleuten onder het rijtuig afgehaald. De klap blijkt enorm te zijn geweest: de voorbalk en de buffers is geheel ontzet, de schoorsteen en de geleidingsplaten zijn verdwenen. Of de witte vlekken op de locomotief overgebleven isolatiemateriaal van het aangereende rijtuig of sneeuw en ijspegels voorstellen, hebben we niet kunnen achterhalen.



ken maar ze was weer thuis en vertelde: „Er is iets gebeurd. Ik kon niet met de trein mee”.

De plaats waar de aanrijding heeft plaatsgevonden is nu nog te zien. Twee à drie portalen ten westen van de uitrit van de „Hof ter Weyde” staan de twee staanders van de bovenleiding net niet precies verticaal. Een portaal verder richting Vleuten zijn de staanders tot op zo'n twee meter met beton versterkt. Hier zijn de rijtuigen uit de rails geraakt.

De bewuste aanrijding heeft bij de machinisten en treinbestuurders een tijdje „de ramp van Vleuten” geheten. Wat de treinbestuurder heeft gedaan was volkomen tegen alle regels: het terugrijden van een trein tot vóór een onveilig

sein. Geruime tijd was deze gebeurtenis vaak onderwerp van een gesprek tussen treinleiders. „Zet nooit je trein terug, denk aan Vleuten”.

### Bronnen

Voor het samenstellen van dit verhaal zijn verschillende mensen mij behulpzaam geweest. Ik heb gebruik gemaakt van de herinneringen van oud-stationschef Piet van 't Clooster (87) en oud-spoorman Arie Goudappel (74). Ad van Zoeren (42) gaf me inzage in de albums van de Vleutense brandweer en het nummer van 26 januari 1942 van het Algemeen Handelsblad.

De ooggetuigen en tieners-van-toen Theo van den Berg en Jan Schoonderwoerd vertelden me nog wat en op de avond dat ik m'n verhaal uittipte kon en mocht ik Arie viermaal telefonisch lastigvallen voor de oplossing van een klein probleempje waar ik mee zat. Beste mensen, allemaal ontzettend bedankt!

## Oude perceelsnamen

Nu wij langzamerhand over wat meer archiefgegevens beschikken, wordt het mogelijk af en toe een met name genoemd stuk land nauwkeurig te localiseren. Eerder beschreef ik reeds het Galgeveld in De Meern, de Nes en de Duivelshoek in Vleuten en de vroegere lanen door de Vleuterweide.

Dat benoemen van een stuk grond had een heel praktische reden. Het bespaarde een tijdrovende omschrijving. De namen waren in oorsprong natuurlijk vanzelfsprekend, terwijl wij nu naar de betekenis ervan wel eens moeten raden. Maar dat heeft z'n charme. Elke naam vertelt een stukje geschiedenis.

In oude akten gebruikte men, ter nadere aanduiding van de ligging van een perceel, de namen van de belendende eigenaars. Dat was voor de mensen in die tijd natuurlijk wel voldoende, maar wij hebben er niet veel aan, omdat die eigenaars daarna steeds wisselden. Het mooiste is het als een perceel zijn oude naam heeft behouden tot op het moment dat het kadaster zijn intrede deed (1832). We kunnen dan exact aanwijzen waar we op de kaart moeten kijken.

**Ik zal het zeer op prijs stellen als lezers van ons blad mij op de hoogte willen brengen van hun bekende perceelsnamen**, liefst natuurlijk met een zo nauwkeurig mogelijke plaatsaanduiding. Ik zal proberen iets te weten te komen van de geschiedenis ervan en trachten een verklaring van de naam te vinden.

### Poortland, Aagjesboomgaard, Donkersteeg

In een veilingcatalogus van 1910 wordt als perceel nummer vier genoemd: *Een boomgaard genaamd het Poortland, bezet met steenaarde, strekkende langs en vanaf de Vleutense wetering tot aan- en langs den Groeneweg of Achterdijk, tusschen de percelen nummers drie en vijf, uitmakende het perceel kadastraal bekend gemeente Vleuten, Sectie A nummer 41, als bouwland (is boomgaard), groot 3 ha 60 a 60 ca, in huur bij Teunis Davelaar*. De percelen nummers drie en vijf waren ook in huur bij Teunis Davelaar. Nummer drie bestond uit een boomgaard (Sectie A nummer 37), groot 1 ha 56 a 30 ca, en een stukje bouwland (Sectie A nummer 38), groot 20 a 70 ca. Nummer vijf was een boomgaard, groot 2 ha 99 a 60 ca (Sectie A nummer 42).

Opvallend is dat alle percelen speciaal werden aanbevolen om hun „steenaarde”, wat betekent dat ze toen nog niet afgevoerd waren.

Dat de Achterdijk ook Groeneweg werd genoemd, is niet verwonderlijk. Die naam gold algemeen voor met gras begroeide wegen. Ook de Schoolstraat droeg die naam weleer.

Het Poortland is dus op de kadastrale minuut direct te vinden.

Over de betekenis van de naam hoeven we niet lang te twijfelen. Het land lag recht voor de, nog bestaande poort van de ridderhofstad Den Ham.

De naam is al oud, want op 1 januari 1626 gaf Johan Utenham in huurwaarde aan Lambert Jansz., om voor beider profijt te bebouwen, 4 morgen land, zijnde de oostzijde van 't Poortland, enz.

Dat die 4 morgen van toen overeenkomen met de oppervlakte van het Poortland van 1910 en toch slechts de oostzijde ervan uitmaakten, doet veronderstellen dat het hierboven genoemde perceel drie van de veiling er oorspronkelijk ook onder behoorde. Dat lijkt overigens ook niet meer dan logisch.

In de acte van overdracht van Den Ham, van 23 juni 1820 worden de grenzen van het Poortland omschreven: *alwaars noordwaarts de Vleutensche Wetering, zuidwaarts het volgende perceel, oostwaarts de Domeinen en westwaarts de Aagjesboomgaard*. Een aagjesappel is een bepaald soort lichtzure appel. Die boomgaard lag dus inderdaad op het eerder genoemde perceel nummer drie van de veiling. In 1710 werden door Vrouwe Anna Maria Bor, douarière van Diederik van der Borgh, openbaar verkocht de boomvruchten van twee boomgaarden bij het huis den Ham, de eene genaamd de