

## Een spoorweg-ongeluk bij de Poeldijk op 7 juni 1917.

”Het zal goed half vier zijn geweest toen we met een 70 km. vaart Culemborg achter ons lieten. Ik zat in de restauratiewagen, die slechts door een postrijtuig van de locomotief gescheiden was; achter den restauratiewagen volgden een rijtuig 1e en 2e klasse, vervolgens drie wagons 3e klasse en daarachter de twee koninklijke rijtuigen.

Even voorbij de halte Schalkwijk werd de trein hevig door elkaar geschud en voelden we sterk remmen. Het schor, knarsend gekraak kan hoogstens een minuut geduurd hebben.

We stonden stil.

Ik stak mijn hoofd uit het raampje maar kon door de zware stofwolken nauwelijks ontwaren wat er gebeurd was. Toen ik de restauratiewagen verlaten had, drongen uit de chaos van ijzer en hout hulpkreten tot mij door.

’Water! Water!’

Rechts van de spoorbaan zag ik een wachthuisje met een pomp staan. Onder de indruk van het ogenblik scheen ik geheel over mijn zenuwen heen te zijn. Bij de pomp stonden vier emmers, twee met vuil water, een met waschgoed en een leege. De laatste was echter lek. Ik gooide het waschgoed in deze emmer, spoelde de andere emmer om, pompte haar vol en begaf me met een beker, die aan de pomp hing, weer naar de ruïne. Een vrouw stapte juist uit een der rijtuigen. Werktuigelijk bood ik haar de beker water aan.

’Eerst de gewonden’ luidde het kalm en beslist. Toen herkende ik haar plotseling.

Het was U Koningin!”

Bovenstaande is een gedeelte van het ooggetuige-verslag van de Engelsman C.A. Redfern, dat in verschillende Utrechtse kranten in nagenoeg dezelfde bewoordingen verscheen. 1)) Wanneer men de berichtgeving over deze ontsporing naleest in de betreffende kranten, 2)) valt het echter op dat daarin naast overeenkomsten ook niet onbelangrijke verschillen over de toedracht van het gebeurde voorkomen.

Hieronder zal het een en ander naast elkaar gezet worden om een beeld te krijgen van hoe, onder de indruk van de schokkende gebeurtenis, waarnemingen en de berichten daarvan konden verschillen. Waar feiten door de verslaggever zonder bronvermelding worden gegeven moet men tevens rekening houden met een mogelijk meer gechargeerde versie ontstaan door het van

mond tot mond gaan. Kleinere spoorwegongevallen kwamen, zoals uit de kranten blijkt, toen wel vaker voor; dit schijnt echter de eerste keer te zijn dat een trein met koninklijke personen aan boord ontspoorde. 3)) Vanwege de oorlog bracht de Koningin in deze tijd vele inspectie-bezoeken per trein aan gemobiliseerde onderdelen van het leger.

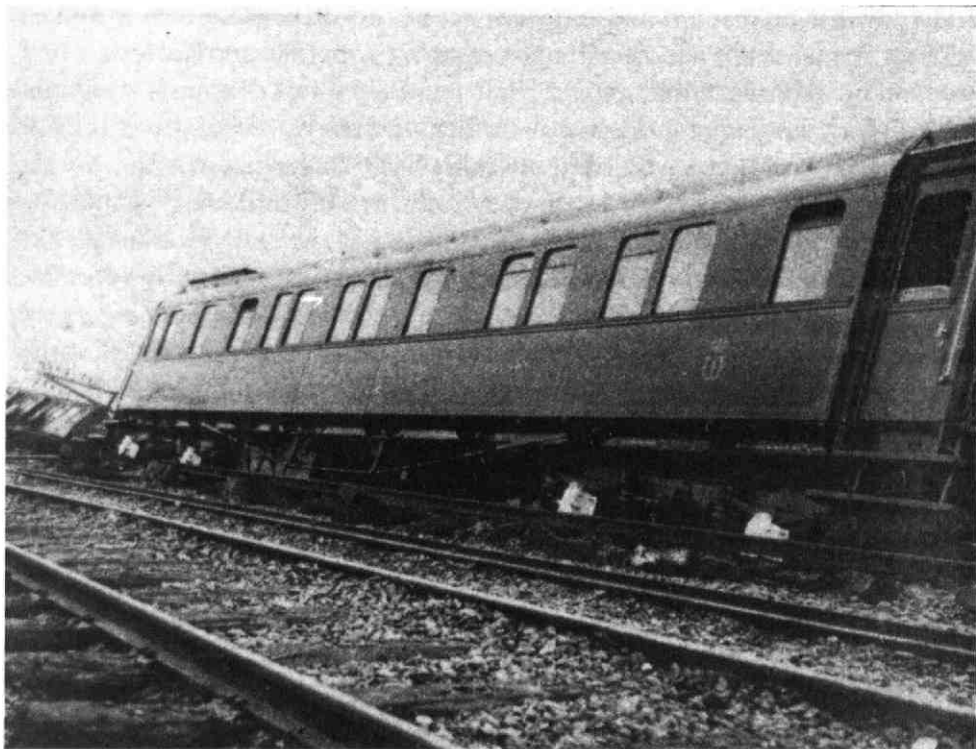
Iedereen is het over eens dat Koningin Wilhelmina zich gedroeg "als een 'lady' in den meest verheven zin van het woord.... Uit haar houding sprak vertrouwen, troost en zelfbeheersing. Zij knielden neer bij een Duitse vrouw, die het bewustzijn had verloren, liet het hoofd op haar arm rusten en verzocht mij de beker aan de witte lippen te brengen (de heer Redfern is hier weer aan het woord). Ginds zat een oude man; het bloed droop uit zijn manchetten en de koningin sprak hem woorden van troost en moet toe...."4))

Een niet met name genoemde militair, in de omgeving gelegen, die ter plaatse kwam kijken vermeldde (uit de tweede hand moet men wel concluderen, daar hij volgens eigen zeggen pas enige tijd na het gebeurde ter plekke was): "Al spoedig richtte zich de aandacht op de hooge medereizigster, onze Koningin. En toen ze ongedeed uit den salonwagen stapte, ging er algemeen een spontaan: 'Leve de Koningin!' op. Direct stelde ze zich persoonlijk op de hoogte van de toestand van de reizigers en den omvang van het ongeluk. Men moet den Koningin bij dergelijke omstandigheden hebben gezien, om ten volle te waarden, wat we aan haar hebben." De machinist van een vervolg locomotief vertelde: "Toen ze uitstapte riep ze tegen een dame van het gevolg 'Haal direct mijn verbandkist en de flessen eau-de-cologne die er naast staan'.... Mijn maat en ik waren de eersten die een scheut eau-de-cologne op onze vuile zakdoeken kregen en toen ging de Koningin aan het werk.

Zelf verbond ze een patiënt, informeerde overal en haar toewijding ging zoo ver, dat 't personeel van den trein, dat niet meer weg kon, uit haar eigen handen broodkaarten ontving."5)) (vanwege de oorlog waren een aantal artikelen op de bon).

De koningin maakte zelf een carbol-oplossing met een emmer water die ze had gevraagd (van de heer Redfern?), en waarschuwde dat niemand er per ongeluk van zou drinken, omdat velen zich naar de restauratiewagen begaven om iets te drinken.6)) Een andere passagier-ooggetuige had kunnen opmerken hoe ze gekleed was: "In haar wit mantelpak en haar wit strooien

hoed met blauwen sluier op het hoofd, hielp zij, neergeknield op een berm van den spoorweg, de gewonden zoveel mogelijk."7)) Toen alle gewonden verbonden leken te zijn liep zij nog langs de trein en informeerde bij de verschillende rijtuigen of er nog hulp nodig was, hetgeen niet het geval bleek te zijn. Zonder directe bron-vermelding wordt in ditzelfde bericht nog vermeld dat de koningin dit alles deed "niet lettend op den regen", en dat toen zij "weder in haar salonwagen stapte, ... het publiek H.M. een spontane hulde (bracht)".



Donderdag 7 dezer ontspoorde bij Houten de Koninklijke trein, waarin H.M. de Koningin met gevolg reisde, komende van een inspectietocht in Den Bosch. Zeven wagons, waaronder de salonwagen, waarin zich H.M. bevond, werden uit de rails geslingerd. De salonwagen bleef echter zooals we op bovenstaande foto kunnen zien, overeind, terwijl het rijtuig vlak er vóór in een sloot gevallen is.

De koninklijke salonwagen zat, volgens de heer Redfern, **achter** aan de trein (waarvan het middelste gedeelte ontspoord en gekanteld was), en de reis werd, volgens alle kranten, voortgezet in de richting van Utrecht. Slechts één krant 8)) vermeldt dat de salonwagen vóóraan de trein zat en dat de koningin in haar eigen wagen verder ging. Elders staat dat zij, een uur na het ongeluk, geen gereserveerde coupé wilde hebben en plaats nam temidden van haar reisgenoten in een van de reserve-wagens die uit Houten waren gekomen. 9)) Een andere krant vermeldt dat ze verder ging met "een gewone gereserveerde 1e klas wagen", maar geeft verderop in hetzelfde bericht weer een andere versie van het gebeurde: "Enigen reizigers, die later in het restauratierijtuig van den trein hadden plaats genomen, werd verzocht of zij voor de koningin wilden plaats maken. 'Doet geen moeite heeren', zeide H.M., die nu in den goederenwagen de reis naar Utrecht voortzette." 10)) -- Men kan het zich nauwelijks voorstellen. In het ontstaan van deze uiteenlopende versies zullen de eensgezinde hoge bewondering voor de vorstelijke persoon zeker een rol gespeeld hebben.

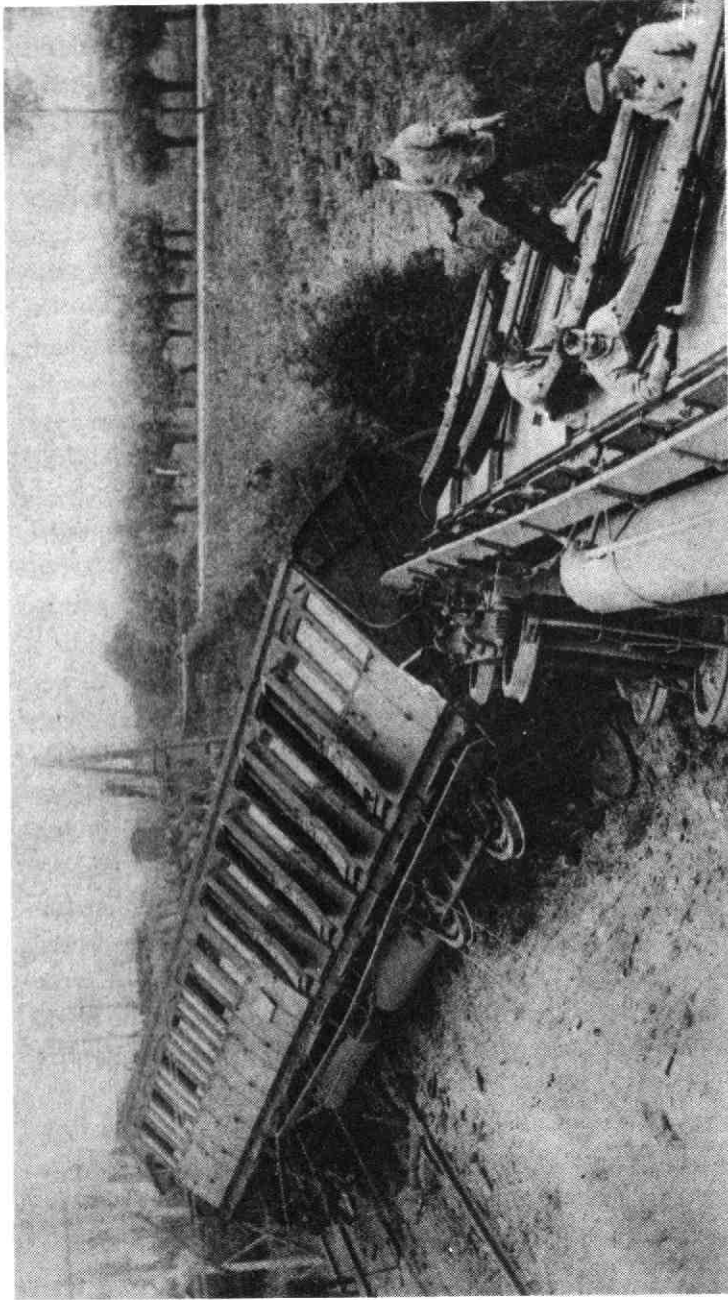
Algemene bewondering oogstte ook de heer Gorissen, meereizend Inspecteur der Spoorwegen. Volgens verschillende berichten het zwaarst gewond van allen, 11)) liep hij "met een bebloed gezicht en verwonde handen, maar wilde van geen geneeskundige behandeling weten en wilde vóór alles zorgen voor de reizigers en zijn orders geven voor de gang van zaken". 12)) Hij bleef niet alleen ter plaatse van het ongeluk maar hielp mee met de opruiming ervan, 11)) hetgeen hem toch niet belette om de volgende ochtend alweer op zijn werk te verschijnen-- volgens één krant, in Utrecht, volgens een andere, in den Bosch. 13))

Ook de burgemeester van Houten, Mr. J. Waller, "was onafgebroken op de plaats van de ramp," 14)) en "zorgde ervoor dat streng de wacht werd gehouden om diefstallen en anderszins te voorkomen." 15)) Er was nl. begrijpelijkerwijs zeer veel belangstelling in de omgeving voor het gebeurde, zoals een van Schalkwijk's oudste inwoners, Mevr. L.H. Blom-Uijtewaal, die als kind in die tijd op de nabij gelegen boerderij "De Poel" woonde, zich thans nog weet te herinneren.

Het aantal gewonden wordt verschillend gemeld: 27 of 26, 16)) 13, 17)) en uiteindelijk een 'officieel' getal van 7, waarvan er slechts drie in een rijkskliniek opnieuw verbonden behoeften te worden alvorens naar huis te kunnen gaan. 18)) De verwondingen vielen, gezien de ernst van het ongeluk,

mee: meest "aangezichtswonden en beenkneuzingen". 19)) Verschillende passagiers moesten door het stukslaan van ruiten worden bevrijd. Dat zij echter volgens ditzelfde bericht "allen loopende naar Houten" konden gaan wordt door andere kranten tegengesproken. 20)) Een hoogzwangere vrouw "vond in het station te Houten liefderijke opname tot een auto haar naar de kliniek te Utrecht bracht." 21))

Van de materiële toedracht van het ongeluk bestaan ook verschillende versies. Het aantal ontspoorde wagens varieert volgens de verschillende kranten van 12 of 13, 22)) of 7, 23)) tot 4 24)). Twee kranten melden dat het hele achterste gedeelte van de trein ontspoord was; de koninklijke salonwagen zat, in deze versies, vooraan. 25)) Hieraan kan een misverstand ten grond liggen. Het is nl. duidelijk uit de foto's, en dit is ook het bericht in de andere kranten, 26)) dat het middenste gedeelte ontspoord **en gekanteld** is, terwijl het achterste gedeelte -- de koninklijke wagens -- wel (bijna geheel) naast de rails staat, maar niet gekanteld is. Hierdoor zou er gesproken kunnen zijn van een **ontsporing** van het hele achterste gedeelte en de indruk gewekt kunnen worden dat de koninklijke rijtuigen **du**s, omdat ze onbeschadigd en overeind bleven, wel vooraan moesten zijn geweest. Een der gederailleerde rijtuigen kantelde opzij langs de spoordijk naar beneden en kwam ten dele boven een sloot te hangen. In zijn val heeft het "de telegraafdraden langs de (spoor)weg meegesleurd en een telegraafpaal gebroken. Het is een wonder dat in deze personen-wagen niemand gedood is." 27)) De twee koninklijke rijtuigen die (naar men uit de beschrijving van de heer Redfern begrijpt) direct hierop volgden zijn ongedeerd, alhoewel gedeeltelijk buiten de rails, blijven staan (hoe kon dit? was de koppeling tussenin gebroken?). Hierdoor is de koningin een zeer ernstig ongeluk bespaard gebleven. (Uit den Haag werd de volgende dag wel vermeld dat er in de koninklijke keukenwagen "veel kostbaar porcelein en glaswerk ... gebroken was". 28))



Kijkt u van het opruimingswerk. Uit deze en ook uit de talrijke platen op onze middenbladzijden blijkt duidelijk, hoe ernstig de gevolgen van dit ongeluk  
hadden kunnen zijn en hoe dankbaar we den Hemel moeten zijn, die onze Landbouwer, welke ook bij deze gebeurtenis weer toonde hoe ze inderdaad  
wacht met haar volk, genadig heeft gespaard. Met meer warmte en innigheid dan ooit nog des Zandvogs in onze kerken de bedt omhoog stijgen.  
Domine salve fac regina nostrum.

Waarom ontspoorde en kantelden alleen de middelste (personen)wagens en bleef het voor- en achtergedeelte van de trein op de rails of overeind staan? Waarom ontspoorde de trein überhaupt hier die donderdagmiddag bij blok 9 bij de Poeldijk, dichtbij een overweg naar de boerderij "De Poel"? 29)) Dezelfde avond al arriveerde een commissie, geleid door de Minister van Waterstaat, Dr. C. Lely, om ter plaatse de oorzaak van het ongeluk te onderzoeken.

Alle kranten geven als vermoedelijke oorzaak het uitzetten van de rails door, zoals een verslaggever het uitdrukte, "de verbazende warmte". 30)) De heer Redfern, onder de indruk van zijn waarneming dat de dwarsliggers "over grooten afstand van de rails hebben losgelaten, omwoeld en versplinterd", sprak zijn vermoeden uit dat de oorzaak weleens "onvoldoende zorg aan de baan" geweest zou kunnen zijn. 31)) In hetzelfde bericht vermeldt de verslaggever dat de rails helemaal verbogen waren.

Maar waarom juist hier de ontsporing terwijl het toch overal wel even warm was? (Temperaturen van tussen de 25 en 32 graden Celsius worden in deze weken voortdurend geregistreerd.) En waarom, nogmaals, ontspoorde en viel vooral het middengedeelte?

Een hypothetische verklaring hiervoor verscheen een week later in de gepubliceerde tekst van een brief aan de onderzoekcommissie van de hand van de heer M. Hoffmann, oud-opzichter-machinist van de voormalige Zuid-Afrikaanse Spoorweg Maatschappij. 32)) Hij duidt aan dat de spoorlijn ter plaatse een flauwe bocht zou maken, iets dat een week eerder ook al in een ander blad was opgemerkt, 33)) alhoewel elders van een "rechte baan" wordt gesproken, 33 a)). Maar de hoofdoorzaak zou de verkeerde samenstelling van de trein zelf zijn: eerst de zware locomotief, postwagen en restauratiewagen, daarna lichtere personenwagens, en deze gevolgd door de weer zware koninklijke rijtuigen. In een bocht, zo verklaarde hij, verliest de locomotief altijd enige snelheid (deze was volgens hem toen 90 km. per uur): het achterste zware gedeelte drukt door zijn grotere snelheid dan het lichtere gedeelte tegen de locomotief (met zwaardere wagens) aan, waardoor (de technische redenering is voor een leek niet zonder meer duidelijk) de wielen van de lichtere wagens wanneer zij de bocht ingaan verkeerd tegen de rails aan komen te zitten en ontsporing onvermijdelijk wordt.

Het zwaarder-zijn van de koninklijke rijtuigen zou dan tevens, al vermeldt de heer Hoffmann dit niet uitdrukkelijk, de reden zijn dat ze overeind zijn blijven staan.

Uitsluitel op de verschillende vraagtekens gaf uiteindelijk het rapport van de Commissie van Onderzoek, dat de gegevens van ooggetuigen en deskundigen verwerkte. De oorzaak kon niet de snelheid van de trein (82 km/u) zijn;



---

Enkele uren na het ongeval bezochten Zijn Ex. Minister Lely met het parket uit Utrecht, bestaande uit de heeren Mr. Haverschmidt, rechter-commissaris, Jhr. Mr. Calkoen, officier van Justitie, Mr. Vollgraff, substituut-griffier, de plaats van het onheil. We zien de heeren in gezelschap van Prof. France, Hoofdingenieur der S.S. en Hoofdingenieur van Heukelom, van den Burgemeester van Houten Mr. J. Waller en den Heer v. d. Veght van den Raad van Toezicht.



de bocht ('boog') was zo flauw dat dit een beslist een veilige snelheid wa. Bovendien zou dan de trein naar **buiten** zijn ontspoord; hij was echter naar **binnen** ontspoord, dus aan de binnenkant van de bocht. In antwoord op de heer Hoffmann werd er geconstateerd dat de samenstelling van de trein volgens de voorschriften was en dat de eerste ontspoorde wagens ook zware waren. Alweer wordt erop gewezen dat de ontsporing anders naar de buitenkant van de bocht plaats had moeten vinden. Ook bij het materieel was geen enkel defect geconstateerd. Daar de baan overal vantevoren geschouwd was kon men ook vaststellen dat er geen "hinderlijk object" op de baan was geweest; zoiets had men bij het opruimen ook niet gevonden. De rails en de kwaliteit van de dwarsliggers was uitgebreid onderzocht en goed gevonden. De enig overblijvende mogelijke, en ook wel waarschijnlijke, oorzaak zal dus een zg. "slag in het spoor", een zijdelings uitzetten van de rails door de uitzonderlijke hitte (29 graden Celsius om vier uur 's middags), geweest zijn. 34))

De samenstelling van de trein was: locomotief met tender, en 16 wagens, waarvan de laatste drie de koninklijke keukenwagen en de salonwagen en een bagagewagen waren. De locomotief, tender, en de eerste acht rijtuigen, waarvan de laatste vier waren ontspoord, zijn los geraakt van de rest door de weerstand van de daaropvolgende ontspoorde wagens, en 75 meter verderop, voorbij de overweg (De Poeldijk), blijven staan; het tweede, meer ernstig ontspoorde gedeelte bleef vóór de overweg staan (zoals we ook op de situatiefoto kunnen zien). Van de eerste ontspoorde wagen (in het voorste gedeelte, dus) waren alleen de achterwielen naast de rails, van de volgende waren alle wielen aan de **binnenkant** van de bocht buiten de rails, maar ze stonden rechtop. Van het tweede gedeelte stonden er twee wagens op dezelfde manier, daarna stond er één met de voorwielen aan de binnenkant van de bocht en de achterwielen aan de buitenkant en was half gekanteld **naar buiten** (40 graden), één was geheel gekanteld naar buiten en lag ten oosten van het spoor op de berm (over de sloot, en had de telegraafpaal in zijn val meegenomen: zie situatiefoto).

Hierna volgde weer een wagen die buiten de rails stond en half gekanteld was naar buiten (oosten), daarna de koninklijke keukenwagen die op dezelfde wijze erbij stond (zie foto), en dan de koninklijke salonwagen, met de voorwielen (ten oosten van) de rails en de achterwielen erop, gevolgd tenslotte door de bagagewagen, die niet ontspoord was. 35)) Het aantal gedeeltelijk

of geheel ontspoorde wagens komt dus op elf. Het rapport vermeldt ook, met naam en toenaam, de elf (licht) gewonden; er waren twee artsen aan boord (waarvan één militaire), die later werden bijgestaan door de inmiddels gewaarschuwde Dr. Veegens uit Schalkwijk. 36)) Met welke wagen de koningin verder naar Utrecht reisde wordt hier niet vermeld, omdat dit voor het onderzoek ook niet ter zake deed. De commissie doet tenslotte wel de aanbeveling de koninklijke wagens voortaan als aparte trein te laten reizen, gezien het feit dat hun zwaarte de gevolgen van onregelmatigheden kon verergeren. 37))

Zoals we eerder zagen werd er slechts in één krantebericht gerept over regen onmiddellijk na het ongeluk. 7)) Een andere verslaggever die dezelfde middag nog naar de Poeldijk was gereisd, waar men bezig was met de opruiming, kon in zijn avond-editie berichten: "Het regende hard en de onheilspellende dikke lucht werd af en toe verlicht door helle bliksemstralen, op een gegeven oogenblik gevolgd door een geweldigen knallenden donderslag." 38)) Met behulp van de in de omgeving gelegerde militairen en een tweede materieel-wagen uit Utrecht was desalniettemin 's avonds om elf uur de andere spoorbaan weer vrijgemaakt, zodat het treinverkeer naar den Bosch, al was het daar dan op één baan, weer normaal plaats kon vinden. 39)) Jaren later zou het Amsterdam-Rijn kanaal precies deze plek komen te doorkruisen. Op de plaats van de ravage in juni 1917 bevindt zich nu een hoog opgaande spoorbrug.

M. Bijleveld-Scholts  
G. de Nie

De afbeeldingen zijn afkomstig uit **Katholieke Illustratie**. Collectie L.M.J. de Keijzer.

**Documentatie, kranten en afkortingen.**

**Het Centrum**, jrg. 34, (1917), nr. 100013 (8 juni). (Centrum).

**De Stichtse Courant**, jrg. 19 (1917), nrs. 4250 (8 juni), 4251 (9 juni), 4257 (16 juni) (SC).

**Het Utrechts Provinciaal en Stedelijk Dagblad**, jrg. 121 (1917), nrs. 154 B (7 juni), 155 A (8 juni). (UPSD).

**Het Nieuws**, jrg. 37 (1917), nr. 46 (9 juni). (Nieuws).

**Het Utrechts Nieuwsblad**, jrg. 25, (1917), nr. 32 (UN).

G.F. van Reeuwijk, "Het koninklijk huis en de spoorwegen". in **Op de rails** jrg. 41 (1973), blz. 250 e.v.

**Verslag** van het onderzoek in zake de ontsporing van trein 4 der Maatschappij tot Exploitatie van de Staatsspoorwegen tusschen Houten en Schalkwijk op 17 juni 1917, uitgebracht door de Commissie van Onderzoek. 's Gravenhage 1917. (Verslag).

- 1 )Centrum 8 juni; SC 8 juni
- 2 )zie lijst boven
- 3 )UPSD 7 juni
- 4 )Centrum 8 juni
- 5 )SC 9 juni
- 6 )UN 8 juni
- 7 )UN 8 juni
- 8 )Nieuws 9 juni
- 9 )SC 8 juni
- 10)Centrum 8 juni
- 11)UPSD 7 juni; Centrum 8 juni
- 12)SC 8 juni
- 13)UPSD 8 juni; Centrum 8 juni
- 14)UN 8 juni
- 15)Centrum 8 juni
- 16)Nieuws 9 juni; UN 8 juni
- 17)Centrum 8 juni
- 18)SC 8 juni
- 19)UN 8 juni
- 20)Centrum 8 juni
- 21) UN 8 juni
- 22) SC 8 juni
- 23) Centrum 8 juni
- 24) Nieuws 9 juni
- 25) SC 8 juni; Nieuws 9 juni
- 26) Centrum 8 juni
- 27) SC 8 juni
- 28) SC 9 juni
- 29) SC 8 juni
- 30) SC 9 juni
- 31) SC 8 juni
- 32) SC 16 juni
- 33) SC 9 juni
- 33a UPSD 8 juni
- 34) Verslag blz. 18-22
- 35) Verslag blz. 10-12; bijl. 1.
- 36) Verslag blz. 15-16
- 37) Verslag blz. 26
- 38) UPSD 7 juni
- 39) Nieuws 9 juni