



# **Tussen Rijn en Lek 1980 2 : tijdschrift voor de geschiedenis van het gebied tussen Kromme Rijn en Lek**

<https://hdl.handle.net/1874/9735>

**TUSSEN RIJN EN LEK**  
**TIJDSCHRIFT VOOR DE GESCHIEDENIS VAN HET**  
**GBIED TUSSEN KROMME RIJN EN LEK**

14e jaargang

nummer 2

juni 1980

**Redactie-commissie**

A. Graafhuis, Utrecht; L.M.J. de Keijzer, Houten; F. Maarschal-  
kerweerd (eindredacteur), Rome; mw.G. de Nie (waarnemend eind  
redactrice), Schalkwijk.

**Redactie-adres** (kopij wordt gaarne ingewacht)

"Hasehem", Molenpad 3, Schalkwijk. tel. 03409-1580.

**Secretariaat van de Historische Kring "Tussen Rijn en Lek"**

Mw. T. Springer-Stam, Platolaan 10, Zeist. tel. 03404-20627.

**Inhoud van dit nummer:**

Inrijhekken in de gemeente Houten, door O. Wttewaal en  
L.M.J. de Keijzer.

Skeletten spreken, door Dr. G.T. Haneveld.

Een spoorweg-ongeluk bij de Poeldijk op 7 juni 1917,  
door M. Bijleveld-Scholts en G. de Nie.

Bericht uit de Wijsche Courant.

**Lidmaatschap** der vereniging, tevens **abonnement** op dit tijdschrift:  
f 25,— per jaar, studenten en scholieren f 12,50 per jaar, over te ma-  
ken op rekening nr. 32.98.07.498, t.n.v. de Historische Kring "Tus-  
sen Rijn en Lek", Rabobank te Houten (postrek.nr. 214585).

## Inrijhekken in de gemeente Houten.

Van oudsher is het een gebruik om een terrein af te bakenen d.m.v. een afrastering, haag, sloot of gracht, en de toegang af te sluiten met een hek of poortgebouw. Een gracht en een poortgebouw hadden tevens de functie van bescherming. Na de middeleeuwen was bescherming niet meer zo nodig en bleven alleen de hagen en afrasteringen om iemand's eigendom aan te geven. De meeste poortgebouwen zijn in de loop der tijd ook verdwenen of werden vervangen door inrijhekken, waarvan we nog velen bij kastelen en landhuizen aantreffen.

De ijzeren inrijhekken welke in de 17e eeuw tot stand kwamen bestonden gewoonlijk uit onversierde vertikale spijlen met twee horizontale liggers, boven en onder, die het geheel met elkaar verbonden. De palen waren van eenvoudig metselwerk, soms versierd met een zandstenen bekroning. In de 18e eeuw kwam de invloed van de Franse architectuur; de eenvoudige rechte traliehekken werden toen veel gecompliceerder. Tussen de zware geornamenteerde natuurstenen palen met vazen bezet, kwamen rijk versierde smeedijzeren hekwerken, het geheel in de Lodewijk de 14e stijl en daarop volgende bouwstijlen. Enkele voorbeelden van deze fraaie hekken zijn te vinden bij kasteel Nijenrode, Vredenhof en Goudestein, allen gelegen aan de Vecht.

Ook in Houten kennen we enkele, zij het iets minder voorname, inrijhekken van dit soort. Een staat bij de ingang van de boerderij "**Het Gerechtshuis van Wulven**", naast het voormalige kasteel Wulven. Dit inrijhek bestaat uit vier zware gemetselde palen, waarvan de middelste twee als doorrijhek dienden en de buitenste twee als loophek. Helaas zijn de ijzeren doorrij- en loophekken verdwenen.



De hekpalen van "Het Gerechtshuis van Wulven".



De hekpalen van kasteel "Heemstede".

Veel fraaier zijn de inrijhekken die behoren bij kasteel **Heemstede**. Het betreft hier twee inrijhekken waarvan een gelegen is aan de Heemsteedseweg en dient als toegang tot het kasteel, en de andere gelegen is aan het einde van de lange laan, aan de Utrechtseweg. De palen bestaan uit zware gemetselde kolommen, afgedekt met een geprofileerde overstekende hardstenen plaat, en bekroond door een vaas met mythologische figuren. Onder deze plaat bevindt zich een steen met het opschrift **Heem-stede**.

Vergelijkbaar met de inrijhekken van kasteel Heemstede is het inrijhek behorende bij het landgoed **Wickenburg**. Dit hek was gelegen aan de Beusichemseweg, maar is in 1978 bij verkoop van het perceel land waarop het gelegen was, afgebroken en opgeslagen, met het doel het bij de tegenwoordige ingang aan de Wichenburghseweg te herplaatsen. Het bestaat uit twee gemetselde palen bekleed met hardstenen plinten en bekroond met eenvoudig versierde tuinvazen. Onder de bekroning bevindt zich het opschrift **WICKENBURGH**. Het hek heeft geen speciale versiering.



De hekpalen van het landgoed "Wickenburgh".



De hekpalen van de boerderij "Koningsbergen".

In latere tijden werden hekpalen uitgevoerd in ruw metselwerk en d.m.v. een pleisterlaag afgewerkt. Een voorbeeld hiervan vinden wij bij de boerderij **Koningsbergen** aan de Tuurdijk in 't Goy. Bij deze boerderij behoorden twee inrijhekken van gelijke vorm, waarvan een was gelegen aan het einde van de oprijlaan van Koningsbergen, aan de Beusichemseweg. Dit hek is in 1978 afgebroken. Het tweede hek bevindt zich aan de Tuurdijk bij de toegang naar de boerderij. De gepleisterde hekpalen hebben een piramidevormig bovenstuk, met een geprofileerde onderkant, waaronder de naam **KONINGS-BERGEN**, verdiept in de pleisterlaag, is aangebracht. De witgeschilde letters zijn aangebracht op een zwart fond, als ware het in natuursteen uitgevoerd.

Deze vier inrijhekken zijn de laatsten die herinneren aan vroegere tijden toen ze nog vaker te zien waren bij landhuizen of voorname boerderijen. We hopen dat men ze goed zal willen bewaren en onderhouden.

O. Wttewaal  
L.M.J. de Keijzer

## SKELETTEN SPREKEN

Slechts een zeer gering aantal ziekelijke aandoeningen vindt zijn neerslag in de botten. Het zal daarom meer uitzondering dan regel zijn wanneer bij opgravingen skeletmateriaal te voorschijn komt waarin men ziekten kan herkennen. Toch is botonderzoek belangrijk. Niet alleen zieke maar ook gezonde botten kunnen aanwijzingen geven over het leven en gezondheid in 't verleden. Neem bijvoorbeeld kanker, een aandoening die thans als een der belangrijkste doodsoorzaken geldt. Hoe vaak gaan deze kwaadaardige gezwellen niet met uitzaaiingen in de botten gepaard. In historisch materiaal vindt men deze verwoesting uiterst zelden. Was er dan geen kanker vroeger? Is de kanker thans een gevolg van ons vervuilde wereldbeeld of bereikte de vroegere mens niet de hogere leeftijd waarop kanker nu eenmaal het frequentste wordt gezien? Gaat men degeneratieve veranderingen in de gewrichten na dan blijkt dat deze er vermoedelijk altijd zijn geweest. De prehistorische ijstijdmens heeft in zijn holen net zo veel reumatische pijnen gehad als de moderne mens in zijn verwarmde flats. In beide gevallen echter geldt dat hoe ouder de mens, hoe sterker de slijtage van zijn gewrichten worden zal.

Gebroken botten vormen ook een afspiegeling van de gewelddadigheden des levens. Tegenwoordig ziet men dikwijls ernstige breuken van bovenbeen, heup of bekken, als gevolgen vaak van grof geweld, autoaanrijdingen enzovoort.

In het ver verleden ziet men dergelijke breuken veel minder. In 5000 egyptische mummies werden slechts in 3% fracturen waargenomen en dan meestal aan het sleutelbeen of de onderarmen, de zgn. pareerfracturen.

Dank zij de moderne inzichten en mogelijkheden zullen gebroken botten meestal snel in de juiste stand worden "gezet" en goed genezen.

In het verleden lukte dat dikwijls niet. Tengevolge van de spierinwerking schoven de botten langs elkaar waardoor ernstige misvormingen, beenverkortingen optraden.

Een heel enkele maal heeft de onderzoeker het geluk een soort spalk te ontdekken. Deze waren 2700 jaar voor onze jaartelling in Egypte wel bekend. Zij bestonden uit boombast en houten planken. Hard geworden zwachtels met melk, en honing konden enigszins vergeleken worden met ons bekend gips.

De gevolgen van krijgsgeweld vormen een hoofdstuk apart. Door zorgvuldig alle waargenomen letsels bij de gesneuvelden tijdens een veldslag in

kaart te brengen konden onderzoekers in Polen nagaan hoe het verloop van de strijd moest zijn geweest: zwaardhouwen op het achterhoofd bij de vluchtende verliezers. Opvallend veel letsels aan de linkerzijde van het hoofd wazen erop dat de strijdenden zich met die kant naar de vijand hadden gericht, zelf zwaaiden ze de knots of zwaard met hun rechter hand. Het vergelijken van de waargenomen letsels en aangetroffen wapens gaf ook verrassende resultaten. De scherpe punten van de morgenster pasten exact in de naast elkaar gelegen indrukkingen in het schedeldak. Bij tournooien werden driepuntige toernooilansen gebruikt hetgeen kon worden afgeleid uit identieke letsels in een schedel.

In een tijd toen er nog geen sprake was van medicijnen om ontstekingen te bestijden verliepen deze meestal uitermate ernstig. Niet zelden treft men oude botten met enorme verwoestingen en tekenen dat de ziekte jarenlang moet hebben voortgeduurd.

Besmettelijke ziekten als de pest en pokken die in het verleden miljoenen ten grave hebben gevoerd, laten in het skelet geen sporen na. Anders is dit met lepra of melaatsheid. Ook deze ziekte heeft de middeleeuwen geteisterd. In grafvelden bij deense leprosaria heeft men de onmiskenbare sporen van deze ziekte kunnen aantonen. Botveranderingen komen ook voor bij tuberculose, een besmettelijke ziekte die in de loop der eeuwen de lepra of melaatsheid lijkt te hebben opgevolgd. Niet zelden veroorzaakt tuberculose destructie van de botten; in de wervelkolom bijvoorbeeld waardoor een karakteristieke bochel ontstaat.

Een boeiend chapter in de medische historie wordt gevormd door de syfilis. Deze geslachtsziekte zou door de spaanse matrozen uit zuid amerika naar europa zijn geïmporteerd. In latere stadia worden vaak afschuwelijke veranderingen in de schedel teweeggebracht.

Aangezien de besmetting ook op het ongeboren kind kan overgaan, zag men daaruit de illustratie van het gezegde dat de zonden des vaders worden overgebracht tot in het tweede en derde geslacht.

De behandeling van syfilis bestond destijds hoofdzakelijk nog uit het toedienen van kwik, in zalven of als beroking. In het skelet van Iwan de Verschrikkelijke heeft men kwik kunnen indentificeren, een aanwijzing dat de wreedheden dezer russische tsaar mogelijk berustten op een ziekelijke aantasting van zijn brein.



Het voorkomen van hongersnood, een andere gesel uit het verleden, kan uit de botten soms nog worden afgeleid. Wanneer namelijk bij het kind hongersnood of ernstige ziekte optreedt, zal de groei ophouden. Komt deze daarna op gang, dan blijft meestal een kleine botverdichting over, de zogenaamde lijn van Harris, die vooral op een röntgenfoto zichtbaar wordt. Door zorgvuldige metingen van de afstanden dezer Harris lijnen kan men berekenen op welke leeftijden stilstand optrad in de groei. Niet zelden ziet men tijdens hongerperioden dat bij de jongens minder lijntjes zichtbaar zijn dan bij de meisjes. In het verleden waren de beste hapjes kennelijk voor de jongens weggelegd.

Een gedeeltelijke ondervoeding omvat het vitamine D gebrek, oorzaak van Engelse ziekte. Deze ziekte ontstond in de grote steden tijdens de industriële ontwikkeling toen duizenden dicht opeen woonden in de grote steden vaak zo dat het zonlicht nauwelijks de huizen binnendrong.

De verkromde benen en vernauwde bekkens der vrouwen waardoor een normale bevalling onmogelijk werd, zijn even zovele getuigen van een letterlijk duister industrieel verleden.

Een van de grootste raadsels in de medische geschiedenis vormt de schedel trepanatie. Wat heeft de primitieve mens ertoe gedreven openingen te maken in het schedeldak? Was het een poging om heftige pijnen te verlichten, een behandeling van epilepsie, of was het zuivere magie?

Wij zullen het vermoedelijk nimmer weten. Feit is dat in Peru vele duizenden schedels met trepanaties zijn ontdekt, waarvan de meesten de ingreep bleken te kunnen overleven. Ook in Europa hebben trepanaties plaatsgevonden. De oudste trepanaties dateren van ongeveer 3000 vóór onze jaartelling. Over het waarom tast men in 't duister; over de methode is men beter ingelicht. Een perforatie in de schedel kan namelijk vrij gemakkelijk worden gemaakt met behulp van een scherp stuk obsidiaan, een bronzen mes of vuursteenscherf. Elke nieuwe vondst van een getrepaneerde schedel is natuurlijk het vermelden waard. Men moet echter wel zeker weten dat het een echte trepanatie is en geen ontsteking of post mortale beschadiging.

Bij skeletonderzoek blijft uiterste terughoudendheid geboden. De afwijkingen immers zijn meest slechts schaduwbeelden. Verschillende afwijkingen kunnen leiden tot een zelfde eindresultaat.

Vooraf bij identificaties van skeletten behoort een uiterste behoedzaamheid.



In tegenstelling tot wat de leek vaak denkt, is het allerminst eenvoudig de juiste skeletleeftijd te bepalen. Zelfs de geslachtsbepaling kan zeer moeilijk zijn. Om uit de schedel het uiterlijk van iemand af te leiden zal meestal nage-noeg onmogelijk zijn. Bij skeletonderzoek zullen de beste resultaten worden verkregen door nauwe samenwerking tussen archeoloog, anthropoloog, historicus en (zo nodig) patholoog. Pas door intensieve samenwerking tussen deze disciplines, mogelijk nog aangevuld door een chemicus en bloed-groepspecialist, zal men de beste gegevens kunnen vergaren. Samenwerking betekent dan wel dat zij vanaf het begin der opgraving op de hoogte moeten zijn. Het houdt ook in dat al het skeletmateriaal moet worden onderzocht. Bovendien mogen de botten niet "versterkt" worden. Biochemisch onder-zoek bijvoorbeeld zal dan niet meer mogelijk zijn. De tijd dat een enkeling opgegraven botten onderzocht is thans voorbij. Het is nu het team dat de skeletten "aan het spreken" brengt.

Dr. G.T. Haneveld

## 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.

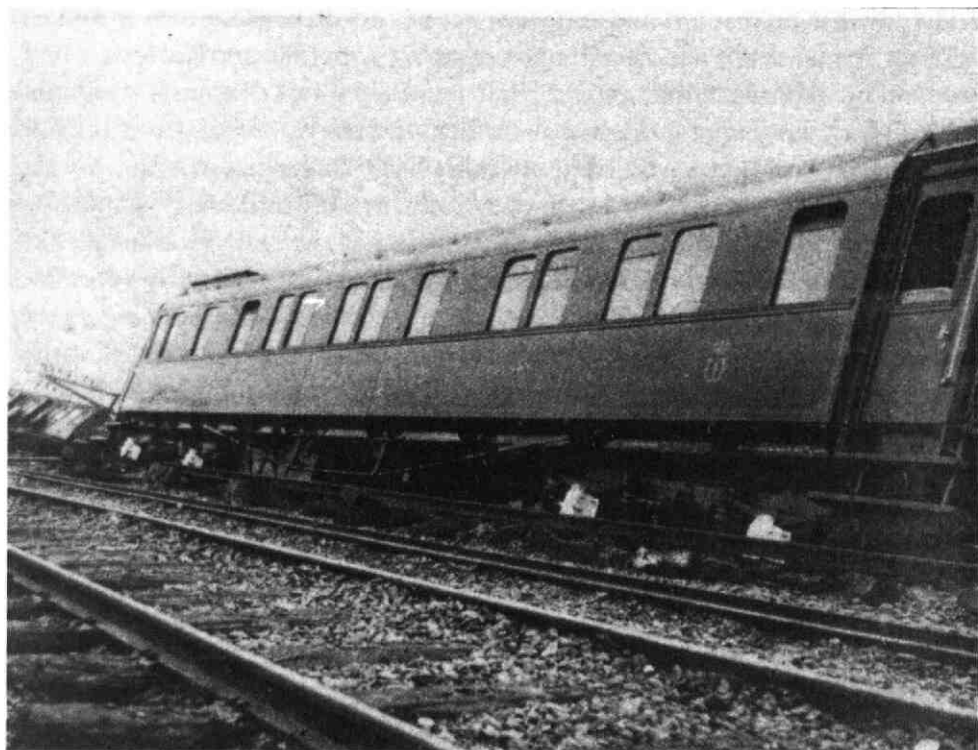
Iedereen is het over eens dat Koningin Wilhelmina zich gedroeg "als een 'lady' in den meest verheven zin van het woord.... Uit haar houding sprak vertrouwen, troost en zelfbeheersing. Zij knielden neer bij een Duitse vrouw, die het bewustzijn had verloren, liet het hoofd op haar arm rusten en verzocht 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 zoals 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.

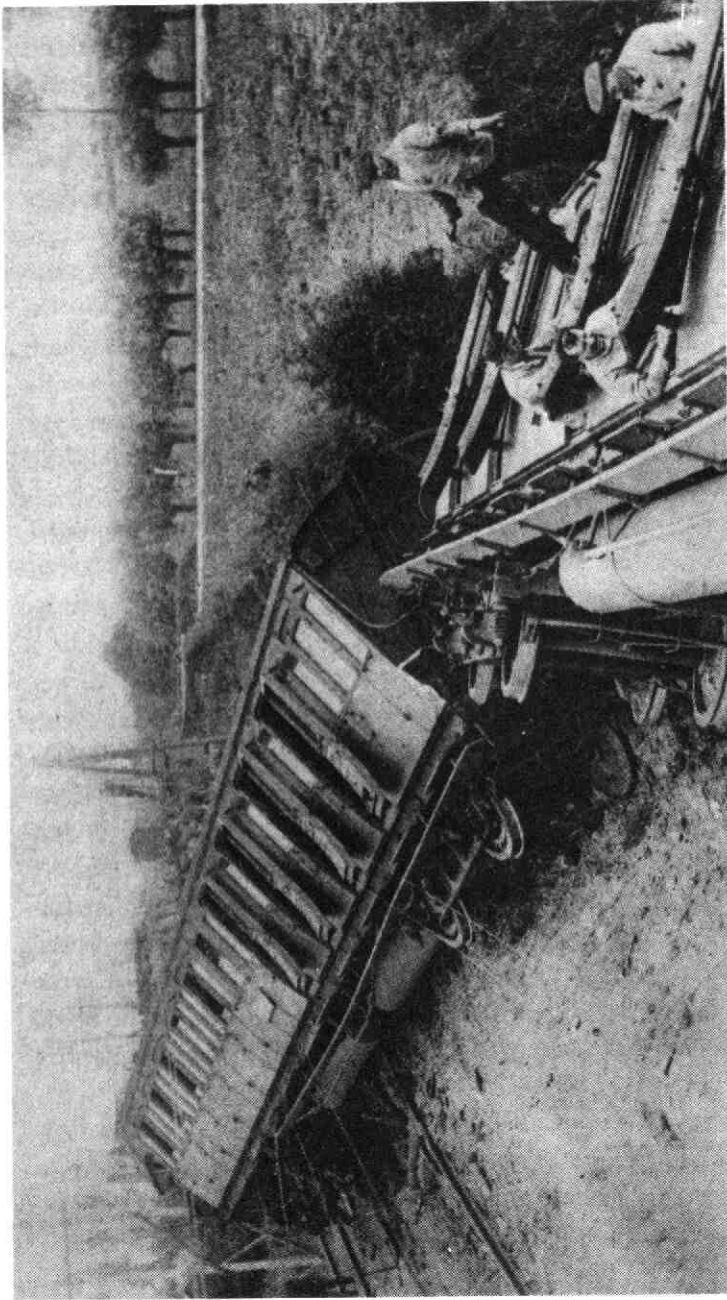
Algemene bewondering oogstte ook de heer Gorissen, meereizend Inspecteur der Spoorwegen. Volgens verschillende berichten het zwaarst gewond van allen, 11)) liep hij "met een bebloed gezicht en verwonde handen, maar wilde van geen geneeskundige behandeling weten en wilde vóór alles zorgen voor de reizigers 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))



Kijktjes van het opruimingswerk. Uit deze en ook uit de tairjke platen op onze miidenbladjojen bijjet doudetijk, hoe ernstig de gevolgen van dit ongeluk  
haddien kunnen zijn en hoe dankbaar we den Hemel moeten zijn, die onze Landsmoester, welke ook bij deze gebeurtenis weer toonde hoe ze inderdaad  
wachtet met haar volk, genadig heeft gespaard. Met meer warmte en innigheid dan ooit moge des Zandvogs in onze kerken de bedd 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 uitzonderlijk 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

(Bericht uit de Wijksche Courant van 25-8-1886, 17e jaargang nr. 34)

## WERKHOVEN

Verleden Woensdag ontploffing alhier. Men hoort vaak van een afgebrand dorp maar nooit van een afgebrand.....rijtuig en dat op den openbaren weg.

Er had dien morgen in de kom van het dorp eene vrij zeldzame gebeurtenis plaats.

Voor de herberg van den heer van Leeuwen alhier hielden 2 rijtuigen stil.

De passagiers gingen de gelagkamer binnen en terwijl deze daar den inwendigen mensch versterkten en hun dorst laafden, geraakte een der rijtuigen in brand.

De vlam sloeg zoo hoog, dat zij zelfs buiten het dorp gezien werd.

Dat dit geval groote opschudding te weeg bracht kan men nagaan.

Daar de paarden hevig verschrikt waren kon men slechts met groote moeite het vuur doven.

Naar de oorzaak werd nogal gegist.

Men schrijft ons dat de passagiers Utrechtsche heeren waren, die een plezierreisje willenden maken naar Wijk b. D., vuurwerk hadden medegenomen en dat dit ontploft was waardoor het rijtuig in brand geraakte. Wat die heeren met vuurwerk moesten uitrichten werd ons niet geschreven.

---