

Treinbotsing bij Mereveld in 1958



1. De locomotief van de voorste trein is later gefotografeerd door treinfotograaf Nico Spilt.

In de nacht van 31 januari op 1 februari 1958 rijdt om 1.35 uur een goederentrein in op een andere goederentrein ter hoogte van Mereveld ten westen van Vechten. Er zijn geen slachtoffers, maar de ravage is groot. De mist met een zicht van minder dan 70 meter speelt een rol bij het ongeluk. Een reconstructie van de aanrijding.

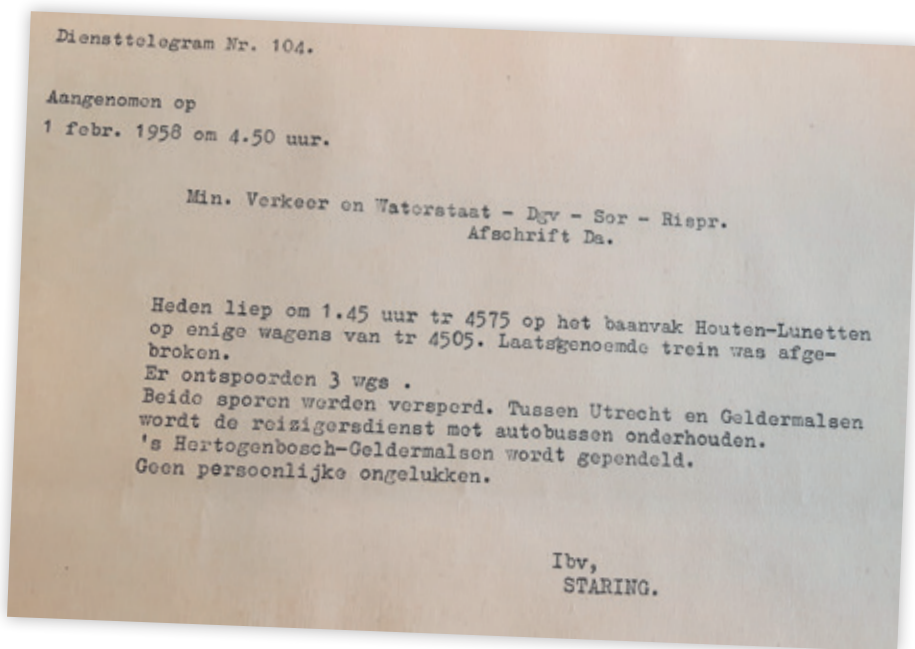
Treinbotsingen komen in de jaren vijftig van de vorige eeuw regelmatig voor. Het spoorwegennet is hersteld van de oorlogsschade en functioneert. Maar de beveiliging is nog niet optimaal. Het gaat mis wanneer 's nachts op 1 februari 1958 een goederentrein uit Maastricht (trein 4505) Houten passeert. De trein is allang niet meer in de samenstelling zoals deze was vertrokken. Onderweg naar Amsterdam worden regelmatig

wagons aan- en afgekoppeld. In Eindhoven wordt voordat de trein vertrekt nog een zogenaamde remproef genomen, waarbij geen afwijking in de remwerking wordt geconstateerd. Nadat in Geldermalsen de laatste wagons zijn afgekoppeld, vertrekt de twee jaar oude elektrische locomotief (nr 1312) met de 41 overgebleven goederenwagons om 1.05 uur richting Utrecht.

Gebroken trein

Wanneer de trein rond 1.20 uur Het Blauwe Huis (Mereveld) passeert, toont een voorsein langs de spoorbaan dat de snelheid moet worden verminderd. Het is donker en mistig en de machinist remt flink. Op het moment dat de trein bijna stilstaat valt de druk in de remleiding weg en komt het geheel volledig tot stilstand. Na inspectie door machinist en conducteur blijkt de trein tussen wagon 18 en

* Frank Magdelyns is redactielid en bestuurslid bij de Historische Kring Tussen Rijn en Lek.



19 te zijn gebroken. De afgebroken trekhaak van de Duitse wagon DB135294 uit Kaldenkirchen is niet meer te repareren en de achterste treinwagons zijn niet meer te koppelen. Besloten wordt om met het voorste deel van de trein door te rijden naar Utrecht en dat de conducteur achterblijft om beveiliging aan te brengen bij de 23 overgebleven wagons. Dit doet hij door op 100 meter afstand een gevaarsein te plaatsen en op 200 meter afstand knalseinen aan te brengen. Knalseinen zijn doosjes die op de rails worden geplaatst en een knal geven als een trein erover rijdt. Ze worden vooral ingezet als laatste redmiddel bij mist als seinen slecht of niet meer zijn te zien. De machinist van een eventueel naderende trein weet dan dat hij moet stoppen.

Menselijke fouten

Vanaf dat moment gaat het verkeerd. De machinist die onderweg is naar Utrecht met het voorste deel van goederentrein, passeert opnieuw een sein en realiseert zich na passage dat hij volgens de procedure had moeten stoppen. Met de telefoon bij het sein had hij de treindienstleider in Lunetten moeten bellen. Zich bewust van zijn fout haast hij zich met de goederentrein naar de post van de treindienstleider

2. Diensttelegram aan het ministerie. HUA, arch. 943, inv. 638.

3. Een vergelijkbare locomotief, als die op de wagons reed. Bron HUA foto 154301.





4. Collage krantenartikelen gewijd aan de treinbotsing

(ter hoogte van de Waterlinieweg in Utrecht). Daar aangekomen roept hij vanuit de nog rijdende locomotief dat er nog een deel van de trein op het spoor is achtergebleven. De treindienstleider hoort hem niet, denkt dat de trein gewoon doorrijdt en zet het sein op station Houten richting Utrecht veilig. Nadat de goederentrein tot stilstand is gekomen bij de post Lunetten, informeert de machinist de treindienstleider nogmaals over het achtergebleven treindeel met 23 goederenwagons bij Mereveld. Direct belt de treindienstleider naar station Houten. Hier wordt gemeld dat trein 4575 uit Geldermalsen met 24 wagons al is gepasseerd en in de nachtelijke mist onderweg is naar Mereveld...

De aanrijding

De conducteur van de goederentrein is net klaar met het neerleggen van het laatste knalsein, wanneer hij de goederentrein uit Geldermalsen hoort aankomen. Met een rood licht van zijn zaklantaarn maakt hij in de mist een cirkelvormige beweging. De machinist van de tweede goederentrein is zich nergens van bewust, wanneer hij ineens een knalsein hoort afgaan. Hij trapt direct op de rem en ziet vervolgens de zaklamp van de conducteur en het gevaarsein. Een remweg van 200 meter is te weinig en de tweede trein botst op de wagons die een kwartier eerder waren gestrand. Door de klap worden drie stilstaande wagons uit de rails gedrukt en raken deze zwaar beschadigd.

Hetzelfde geldt voor de locomotief waar de machinist ongeschonden uit weet te komen. Die ziet vervolgens dat op het andere spoor een portaal van de bovenleiding is neergekomen en de bovenleiding over enige honderden meters is omgetrokken. Hij brengt een waarschuwinglamp aan en plaatst op flinke afstand knalseinen, zodat treinverkeer uit Utrecht niet op de ravage inrijdt. De beide conducteurs zorgen er ondertussen voor dat de kant vanuit Houten wordt beveiligd met knalseinen en lampen, in de hoop dat er niet een derde trein bij het ongeluk betrokken raakt.

Reparatie

De hulpverlening komt snel op gang en 's ochtends om 8.30 uur staan de wagons weer op het spoor. Om 14.00 uur is het portaal van de bovenleiding vervangen. Om 15.55 uur rijden er treinen van Utrecht naar Geldermalsen en om 18.35 uur is het spoor volledig beschikbaar.

Onderzoek

Uit het onderzoek dat enkele maanden later is afgerond, blijken twee personen verwijtbaar te zijn voor het ongeluk. De treindienstleider te Lunetten heeft de spoorlijn ten onrechte vrijgegeven en de machinist van de eerste trein had moeten stoppen bij het sein om de treindienstleider te bellen. Ook het laswerk van de afgebroken koppelingshaak is onderzocht en niet in orde bevonden. In combinatie met de krachtige remstijl van de machinist is de breuk ontstaan.

Op 29 april 1958 moeten beide heren voor de rechter verschijnen. De machinist meldt dat hij als straf van de Nederlandse Spoorwegen een ontevredenheidsbetuiging heeft gekregen. Wanneer de rechter op 13 mei 1958 een uitspraak doet, wordt hij veroordeeld tot een boete van 75 gulden of 15 dagen hechtenis. De situatie rond de treindienstleider vindt de rechter ingewikkelder, maar op 11 juni 1958 krijgt deze een boete van 60 gulden of 12 dagen hechtenis.

Bron

- HUA, arch. 943, inv. 638 Nederlandse spoorwegen, dienst vervoer en dienst exploitatie. Rapporten van de gemeenschappelijke onderzoeken naar ongevallen, 1926-1976
- Utrechts Nieuwsblad 29 april, 13 mei en 11 juni 1958, via Het Utrechts Archief.