

SPOORWEGONGELUK TE TWELLO

Door Jan Groenenberg

Op 22 december 1900 vond te Twello een ernstig treinongeluk plaats ter hoogte van het station. De sneltrein (238) uit Amsterdam botste daar op de stoptrein (927) van Almelo naar Apeldoorn. Onderstaand artikel is een overzicht van de informatie die ik in verschillende kranten uit die periode heb gevonden.

DE KLAP

De spoorlijn werd beheerd en geëxploiteerd door de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM of kortweg HSM). In 1900 was er nog sprake van een enkelsporige lijn. Bij Twello waren er twee sporen.

De twee treinen passeerden elkaar normaalgesproken ter hoogte van Bathmen. Doordat de sneltrein uit Amsterdam ruim twintig minuten vertraging had, moesten ze elkaar nu bij Twello passeren. De wisselwachter Evert Evers had verzuimd het wissel om te leggen. Daardoor stond de stoptrein te wachten op het rechte spoor in plaats van op het zijspoor (kromme spoor). Aangezien de stationschef vrij had, werd diens werk gedaan door de assistent-stationschef Jan de Vries.

Het was erg mistig op die zaterdagavond en de wisselwachter was druk met lossen van knalsignalen. Mogelijk dat hij hierdoor vergeten is het wissel om te zetten of het niet voldoende heeft overgehaald. Hoe dan ook, gevolg was dat de treinen, ondanks krachtig remmen van de machinist van de sneltrein, met een flinke snelheid op elkaar klaptten.

Beide treinen werden getrokken door een locomotief van de serie HSM 350 – 408 (na de samenvoeging in 1921 van de locomotiefparken van SS en HSM de NS-serie 1600).

Toen de locomotieven op elkaar botsten, werd de stilstaande stoptrein een eind naar achteren geduwd. De bagagewagen van de sneltrein knalde op de locomotief en bondsde weer terug op het eerstvolgende rijtuig en schoof daaroverheen, waardoor dit in elkaar zakte. De linkerkant werd gespaard maar de rechterkant werd geheel verbrijzeld. Dit rijtuig bestond uit vijf 1ste en 2de klasse coupés. De meeste slachtoffers zaten dan ook in dit rijtuig.

De klap was te voelen tot in de buurt van café Bloemink aan de Rijksweg. Splinters van de vernielde rijtuigen lagen tot op ongeveer 50 meter van de overweg.

DODEN

Twee passagiers, de heren J.Th. Broekhuis (tabaks-handelaar) 20 jaar oud en A.N. Tigchelaar (assuradeur) 48 jaar oud, beiden ongehuwd en te Deventer wonende, zijn gedood. Zij keerden terug van een achtdaagse reis naar Parijs. Het lijk van de heer Broekhuis werd met veel moeite uit de brokstukken van het verbrijzelde rijtuig gehaald. Dat van de heer Tiggelaar werd gevonden onder de bagagewagen en tussen de rails. “Een tragisch oogenblik was het vooral toen mevr. Broekhuis, die niet wist dat haar eenige zoon dood was, tot hem wilde worden toegelaten”.



Het station te Twello (prentbriefkaart)

Eind januari wordt in een krant gemeld dat er ernstige vermoedens zijn dat de heer Tigelaar na het ongeluk werd be-roofd van voorwerpen van waarde en een zeker bedrag aan geld. Beide mannen werden onder grote belangstelling op Tweede Kerstdag 1900 begraven in Deventer.

GENEESKUNDIGE HULP

De eerste opvang van de gewonden werd gedaan door de doktoren De Rook en Reddingius uit Twello en Schotanus uit Terwolde. Vrij snel werden zij ondersteund door opgeroepen artsen uit Deventer: de doktoren Ten Cate Hoedemaker, Rebel, Vroom, Van der Willigen, Bakhoven, Fra-sier en Meijer.

De twee overledenen werden naar het mortuarium van het ziekenhuis te Twello gebracht. De lichtgewonden werden ter plekke behandeld en de zwaarder gewonden werden in het ziekenhuis opgenomen.

GEWONDE PASSAGIERS

Van de gewonde passagiers wordt het herstel regelmatig in verschillende kran-ten vermeld.

Mejuffrouw Dora (Theodora Johanna Geertruda) Motké, 22 jaar, dochter van de heer Motké, rijksontvanger te Enschede brak haar neus, had een wond aan haar wang en een gekneusd been. Zij verliet eind december het ziekenhuis en werd daarna in Deventer ten huize van dr. Vroom verpleegd. Eind februari 1901 keerde zij, bijna geheel hersteld, weer naar haar familie te Enschede terug. Vreemd genoeg wordt van haar in juni 1901 vermeld dat ze als enige van de gewonden “nog geen genezing van hare wonden heeft gevonden”. Haar toestand is zodanig “dat een zorgvuldige geneeskundige verpleging bij voortdoring noodzakelijk blijkt”.

De heer Gustaaf Jacobson, 26 jaar, koop-man uit Charlottenburg bij Berlijn had een

gecompliceerde fractuur aan beide benen. In maart 1901 verlaat hij geheel hersteld het ziekenhuis.

De heer Jacob Schreuder, 26 jaar, spoorwegambtenaar te Utrecht, liep een gecompliceerde beenbreuk en een vleeswond op. Hoewel van de andere gewonden positieve berichten in de kranten verschijnen, gold dat niet voor Jacob Schreuder. Hij moest in januari een operatie ondergaan en zijn toestand bleef zorgelijk. Hij overleed op 19 februari 1901 in het ziekenhuis te Twello.

De ouders van Jacob Schreuder plaatsen op 1 maart 1901 een advertentie in Het Nieuws van de dag waarin ze hun dank betuigden “aan de geneesheeren in ’t bijzonder aan den Heer J.D. de Roock, zoomede aan de Directrice en de Pleegzusters voor de zorgvuldige behandeling en de liefdevolte verpleging” welke hun zoon gedurende zijn verblijf in het ziekenhuis te Twello heeft mogen ontvangen. Ook bedanken ze voor de vele blijken van deelneming bij zijn overlijden aldaar. Hij werd het derde dodelijke slachtoffer van het ongeluk.

De heer Jan Vis, 25 jaar, boekhandelaar, liep “ernstige genitaalwonden, eene kleine schedelwond en een gekneusd been” op. Hij woonde aan de 2de Helmerstraat te Amsterdam. Begin februari 1901 verliet hij het ziekenhuis te Twello.

De heer en mevrouw Jonkers uit Haarlem raakten ook gewond. De heer Jonkers liep lichte beenkneuzingen op. Zijn vrouw raakte vier tanden kwijt en had een kleine hoofdwond. Het echtpaar kon na behandeling overnachten in Hotel van Enter. Zij konden de volgende dag hun reis voortzetten.

Van de stoker Wesselink uit Amsterdam werd gemeld dat hij aan dij en arm gewond is, maar niet ernstig. In oktober 1901 lezen we echter in de krant dat hij “ernstig aan het hoofd en beenen werd gewond en nog steeds aan erge duizelingen lijdt”. Hij moet in het ziekenhuis te Amsterdam “ene operatie aan de hersenen (trepanatie) ondergaan”.

WONDERLIJKE REDDING

Behalve mejuffrouw Motké moest ook een andere dame worden uitgezaagd uit de brokstukken. Het duurde anderhalf uur om haar los te krijgen waarbij ze vreselijk kermde. Dr. de Roock meende daarom met een zwaargewonde te maken te hebben. Hij was dan ook zeer verbaasd dat “toen zij bevrijd was, opstond en met loshangende haren in het rond danste; zij was ongedeerd”.

De machinist Van de Graas, “die tot op het laatste ogenblik op zijn post bleef”, bleef ongedeerd. De conducteur J.J. Verheij uit Amsterdam liep een sleutelbeenfractuur op. De stoker Wesselink liep als gezegd een spierwond op aan de dij. De conducteur van de stoptrein had een niet ernstige hoofdwond.

ONDERZOEK

Op zondagochtend stelden de heren mr. Stolk, rechtercommissaris, Van der Velst, substituut-officier en Josselin de Jong, substituut-griffier, een onderzoek in. Zij namen onder meer een verhoor af bij Jan de Vries en Evert Evers. In de loop van de zondag brachten ook de heren Van Hasselt, Nierstrasz en Schadd van de H.I.J.S.M. een bezoek aan de plaats van het ongeluk.



Sneltreinlocomotief van het type HSM 350 - 408

“Den geheelen dag werd voortgegaan met opruiming van de vernielde wagens. Vooral het losmaken van de locomotieven leverde veel bezwaar op daar ze als het ware in elkander geschroefd zaten. De stootblokken waren verpletterd alsof het glas was, de buffers afgeknapt als uit de ijzeren platen gebogen en gescheurd als bordpapier”.

GETUIGENVERSLAG

In de Provinciale Overijsselsche en Zwolsche courant stond een verslag van een dame die in de trein zat tijdens het ongeluk: “Plotseling voelen we een hevigen stoot, we vliegen op en door elkaar, bagage en mensen”. “Ik begreep dat er een ongeluk was gebeurd, dacht aan verminking en gaf een langen doordringenden gil”. “Ik ging evenwel de coupé uit om iets meer te hooren, liep door het zware grind en zag op een paar meters afstand een verwarde massa planken en wagens, door fakkels verlicht. Zonder te begrijpen wil ik nader komen en stiet met mijn voet tegen een lijk, dat van een heer, dat verlaten en met het gelaat tegen den grond lag”. “Een akelig gekerm komt op uit een

verwarde massa van planken en banken”. “Er zou een trein uit Apeldoorn komen die ons van het stationsgebouwtje verder zou brengen. We gingen daar dus heen, langs het tooneel van jammer en vernieling”. “Wie maar wilde gaf ik een glas water, maar goddank, daar kwam langzaam snuivend een trein voor. Wij stormden naar binnen.” Nu dachten we eigenlijk pas ten volle aan den angst van hen die ons te Enschede wachtten. Zou men ’t al weten? Dat bleek ons gauw genoeg, in Deventer zwart van de mensen, die met angstige gezichten naar binnen keken, toen zij een gewonden heer bij ons in de coupé zagen”.

MEDELEVEN

Burgemeester mr. H. Crommelin ontving op 24 december een telegram van Hare Majesteit Koningin Wilhelmina. Hierin stond dat zij “met deelneming van het spoorwegongeluk alhier had vernomen, en gaf tevens den wensch te kennen, telegrafisch bizonderheden omtrent het ongeval te vernemen en omtrent den toestand der gewonden te worden ingelicht.” Reeds op 27 december werd een advertentie in verschillende kranten geplaatst



Enige bekende foto van het treinongeluk in 1900 (fotokaart).

met de oproep aan passagiers van de sneltrein om een bijdrage te geven aan het dienstpersoneel vooral de machinist, als dank voor hun optreden waardoor het aantal slachtoffers beperkt is gebleven.

Een verontwaardigde passagier die in de stoptrein had gezeten schreef in een ingezonden brief dat het personeel van die trein “die de handen flink roerden en hielpen zooveel in hun vermogen was” in Apeldoorn niet eens een kop koffie op kosten van de H.I.J.S.M. kregen, omdat ze niet gewond waren. Verder schreef hij dat er in Twello van alles ontbrak. Er was geen licht. De dokter uit Twello kwam met zijn acetyleen fietslantaarn. De flambouwen die in de bagagewagen lagen, waren volstrekt onvoldoende. Ook “moesten zagen, bijlen, dommekracht etc. in het dorp ge-

requireerd worden” voordat met de reddingsactie kon worden begonnen.

SCHULDVRAAG

Ruim een week na het ongeluk wijst de H.I.J.S.M. na onderzoek ook de machinist van de sneltrein aan als (mede)schuldige. Hij was, in strijd met de voorschriften, niet gestopt na het horen van de knalsignalen. Hij stopte pas toen hij ontdekte dat hij op verkeerd spoor reed. De wisselwachter Evert Evers werd op de avond van het ongeluk door de burgemeester gearresteerd, doch later weer op vrije voeten gesteld.

In Het Volk, dagblad voor de arbeiderspartij, wordt op 28 december een kritisch stuk geplaatst over de werktijden en beloning van spoorwegpersoneel. “Zoo mag o.a. des Zondags de wisselwachter te Twello

17 uur en 30 minuten dienst doen! Reizend publiek, voelt U zich veilig in den trein als het personeel zoo lang in 't gareel gehouden wordt?" "Te Twello, waar het ongeluk plaats had, is een wisselwachter die f 1,10 per dag verdient en de tweede wisselwachter ontvangt vijf en tachtig centen (f 0,85) per dag, waarvoor hij zijn deel heeft in de beveiliging van ongeveer 30 treinen dagelijks."

Men besluit met de opmerking of het niet nodig is dat de Staat de exploitatie der spoorwegen overneemt en verbetert en dat de kiezers van 1901 er rekening mee houden dat ze stemmen op kandidaten die voor de overname zijn.

De wisselwachter Evers, 31 jaar en de waarnemend stationschef, de 21-jarige De Vries werden disciplinair gestraft, resp. met 5 en 2 dagen inhouding van het dagloon. De eerste werd verplaatst naar Apeldoorn als gewoon 'stationswerker'.

Op 23 januari 1901 was het treinongeluk onderwerp van een openbare behandeling bij de rechtbank te Zutphen. De waarnemend stationschef J. de Vries werd ten laste gelegd zich niet te hebben overtuigd, dat de stand der wissels in de avond van 22 december goed was. De wisselwachter Evert Evers werd beschuldigd de wissels niet goed te hebben geplaatst.

Jan de Vries werd bijgestaan door jhr. mr. B. de Jonge, advocaat te Zutphen en Evert Evers door mr. H.G. Jordens uit Deventer.

RECHTSZAAK

De Vries verklaarde dat hij om 8.50 uur bericht ontving dat de treinen in Twello zouden kruisen. Hij had aan Evers bevel gegeven om eraan te denken dat trein 972

op het rechte spoor en trein 238 op het kromme spoor zou binnenkomen. Hij had echter niet aan Evers gezegd dat hij het wissel moest omzetten. Evers mocht niets doen zonder bevel, maar mocht wel het wissel omzetten als hij wist op welk spoor de trein binnenkwam. Beklaagde Evers erkende vergeten te zijn het wissel op het kromme spoor te zetten.

De machinist van de sneltrein werd alleen als getuige en niet als verdachte gehoord. Hij verklaarde dat de sneltrein gewoonlijk op het rechte of doorgaande spoor komt. Hij verklaarde die dag met ongeveer 44 km/h te hebben gereden. Op een opmerking van de president van de rechtbank dat hij de trein onmiddellijk had kunnen stoppen bij het horen van de knalsignalen geeft de getuige als antwoord: "Als dit altijd werd gedaan, dan komt men nooit op tijd". In totaal werden zes getuigen, twee deskundigen en drie doktoren gehoord.

Na het getuigenverhoor vroeg het O.M. voor de eerste beklagde vrijspraak. Voor de wisselwachter, "die de onmiddellijke oorzaak van de botsing is geweest (door de seinen veilig te zetten zonder het wissel om te zetten) requireerde het O.M. een hechtenis voor den tijd van drie maanden".

De advocaten vroegen vrijspraak voor beide beklagden "op grond o.a., dat de schuld van het ongeluk niet enkel te wijten is aan deze beklagden, maar ook aan anderen, die niet door het O.M. zijn gedagvaard, in casu, de chefs te Apeldoorn en te Deventer en de machinist van den sneltrein".

De uitspraak van de rechtbank te Zutphen van 30 januari 1901 wijkt af van de eis van

het O.M. De waarnemend stationschef De Vries en de wisselwachter Evers werden ieder tot zes weken hechtenis veroordeeld.

EENS EEN SPOORWEGMAN...

Zowel Jan de Vries als Evert Evers bleef na het ongeluk werkzaam bij de spoorwegen. Jan de Vries, woonde ten tijde van het ongeluk te Oldenzaal. Hij was op 16 februari 1879 geboren te Utingeradeel als zoon van Romke de Vries en Mintje Jans Talman. Op 6 december 1911 trouwde hij te Enschede met Johanna Willemina Fijlstra. Hij is dan nog steeds spoorwegambtenaar. Het echtpaar kreeg op 21 oktober 1912 een dochter. Zij werd geboren in Noord Eschmarke, gemeente Lonneker. Hij overleed te Rotterdam op 11 november 1953, 72 jaar oud.

Evert Evers was 32 jaar oud toen het ongeluk gebeurde en hij woonde te Twello. In de kranten staat echter consequent de leeftijd van 31 jaar. Ook in het verslag van de rechtszaak te Zutphen staat dat hij 31 jaar oud is! Hij was geboren in Beekbergen op 1 augustus 1868 als zoon van Reinder Evers en Hendrika Pieters. Hij huwde op 4 februari 1893 te Apeldoorn met Geertruida van Essen. Zijn beroep is dan spoorwegarbeider. Het echtpaar kreeg elf kinderen waarvan er zes jong overleden. Een bijzondere samenloop van omstandigheden was dat vijf dagen na het treinongeluk

Evert vader werd van een zoon: Evert Jan. Bij zijn huwelijk was deze Evert Jan leerling-machinist. Opvallend is dat ook twee andere zoons een baan bij de spoorwegen kregen als stations-ambtenaar en treinconducateur.

De tragische gebeurtenis waarbij hun vader betrokken was heeft hun niet gehinderd in de keuze voor een baan bij de spoorwegen. Evert Evers overleed op 7 september 1921 te Apeldoorn, 53 jaar oud.

BRONNEN

- <https://en.wikipedia.org>: Twello train accident
- <https://perspoor.wordpress.com>
- Kronijck OKV, 1983, jrg. 6, nr. 1, blz. 9
- www.delpher.nl: Diverse kranten
- www.geldersarchief.nl: Arrondissementsrechtbank en Parket van de Officier van Justitie te Zutphen: Processen verbaal van terechtzittingen waarbij eindvonnis is gewezen, 1838 – 1929, nr. 175 (1901 januari - juli 17)
- www.wiewaswie.nl