



4 - '89



Wouw en de Spoorwegen (slot)

Ondanks allerlei eisen inzake een veilig gebruik van de spoorwegen met al hun toebehoren, hebben zich in de loop der jaren op Wouws grondgebied evenals elders in het land verschillende ongevallen voorgedaan. Meestentijds als gevolg van onachtzaamheid van wisselwachters, rangeerders en machinisten leidden verschillende ongevallen tot ontsporingen van enige rijtuigen of wagens van binnenkomende, vertrekkende of rangerende treinen, waardoor min of meer belangrijke materiële schade en soms enig persoonlijk letsel ontstond. Eigen onvoorzichtigheid van het personeel of de reizigers tussen de sporen of op de perrons was dikwijls oorzaak van het oplopen van verwondingen aan lijf en leden. Meer dan eens leidde zo'n verwonding tot het verichten van een arm- of beenamputatie of had zelfs het overlijden van het slachtoffer tot gevolg. Een kort overzicht van verschillende onregelmatigheden bij de spoorwegen op Wouws grondgebied vormt het slot van de serie "Wouw en de spoorwegen".

- Op 10 september 1869 werden drie wagens, die op één der sporen van het toen nog maar bescheiden emplacement waren achtergelaten, door een hevige storm in beweging gebracht. Pas na 3500 meter konden de wagens door een aantal wegwerkers tot stilstand worden gebracht.

- Op 27 november 1876 kwam een overweg- en wisselwachter tijdens het rangeren met een duim bekneeld te zitten tussen de buffers van een paar wagens (betreft H. Visch, geboren 9 december 1844 te Bergen op Zoom).

- Op 5 april 1878 om 7 uur 's avonds pleegde Adrianus de Bruijn, 71 jaar oud, ongehuwd en volgens de Roosendaalse krant "een welgesteld landbouwer in ruste", zelfmoord door zich nabij de overweg in de Oostelaarschestraat (later Plantagebaan) voor een aanstormende sneltrein te werpen.

4

- Op 10 november 1882 reed een reizigerstrein uit Roosendaal achterop een veel te lange goederentrein te Wouw. De goederentrein bestond op die dag uit maar liefst 69 (!) wagens en kon daarom niet geheel op het zijspoor met een lengte van 446 meter worden geplaatst. Het achterste gedeelte van de goederentrein stond dus nog over het uiterste wissel op het hoofdspoor. De machinist van de reizigerstrein kon wegens een nalatigheid niet tijdig genoeg remmen, waardoor zijn locomotief en enige goederenwagens zwaar beschadigd werden. De reizigers kwamen met de schrik vrij. De treinenloop kreeg te kampen met grote vertragingen. Het onderzoek van de Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten leidde tot de aanbeveling aan de spoorwegmaatschappijen om de lengte van goederentreinen zodanig te beperken, dat deze geheel op vrije zijsporen op de tussenstations kunnen worden geplaatst.

- Op 22 september 1884 werd "een paard, bespannen voor een rijtuig, waarin 6 personen waren gezeten, van de kermis naar huis rijdende, aan de overweg van de spoorweg op Oostlaar (thans Plantagebaan) schichtig, sprong over den afsluitboom, verbrijzelde dezen en liep langs over den spoorweg onmiddellijk voor een passerenden personentrein". Er ontstond een aanrijding, waarbij paard en rijtuig in de bermsloot tuimelden. Het rijtuig werd beschadigd. De inzittenden en het paard liepen geen letsel van betekenis op.

- Op 25 juli 1885 liep Antonius Johannes Daverveldt, 48 jaar oud, weduwnaar van Adriana Cornelia Bogers en aanneemer van beroep, langs de spoorweg vanaf het station in de richting van de duiker in de Smalle Beek. Hoogstwaarschijnlijk struikelde hij op een gegeven ogenblik over één van de trekdraden voor de afstandsseinen langs de lijn en viel van een hoogte van 5 meter omlaag in de Smalle Beek. Hij kwam daarbij ongelukkigerwijze terecht tegen de muur van de duiker en was vrijwel op slag dood.

- Op 9 juli 1895 sprong in de buurt van het station Wouw een wielband van de locomotief van een sneltrein uit Vlissingen. Vanuit Roosendaal werd ijlings een andere locomotief gezonden, zodat de vertraging beperkt bleef tot ruim een half uur. Er deden zich geen persoonlijke ongelukken voor.

4

- Op 19 juli 1898 ontstond een felle brand in de woonruimte van de stationschef op de bovenverdieping van het stationsgebouw. De gehele inboedel van de stationschef ging in vlammen op. De bovenverdieping en het dak van het stationsgebouw werden totaal vernield. De dienstlokalen op de begane grond kregen flinke waterschade, maar de inventaris kon tijdig worden gered (zie ook aflevering 5, De Vierschaer 2/87).

In de brand waren ook de kleren van de dienstbode van de stationschef een prooi der vlammen geworden. Hoewel de inboedel van de stationschef was verzekerd, kwamen deze goederen niet voor vergoeding in aanmerking. Het meisje bezat eigenlijk niets meer dan hetgeen zij tijdens de brand aan haar lichaam droeg. Volgens de Roosendaalse krant "De Grondwet" "wendde haar vader zich daarop met een verzoekschrift tot de Koningin. Hare Majesteit heeft daarop goedgunstig beschikt en een bedrag van 25 gulden gezonden voor het aanschaffen van nieuwe kleederen. Dat de luidjes daarmee in hun schik waren, valt licht te begrijpen" (18 oktober 1898).

- Op 10 oktober 1898 raakte door te woest rijden aan de overweg bij het station een rijtuig tussen de rails bekneld. Met hulp van spoorwegpersoneel en voorbijgangers kwam het geheel juist vóór het passeren van een sneltrein uit Vlissingen met de schrik vrij. Het paard toonde zich door zijn vurige karakter onhandelbaar tijdens de pogingen tot bevrijding.

- Op 19 januari 1899 waren een aantal spoorwegarbeiders bezig met het laden en lossen van rails op het baanvak Roosendaal-Bergen op Zoom onder de gemeente Wouw. Onverwachts viel een rail van één der wagens, waarbij een arbeider uit Bergen op Zoom het zware kantige voorwerp op zijn scheenbeen kreeg. Zijn collega's brachten de ongelukkige naar het station Wouw, waar de stationschef een noodverband legde om het inmiddels sterk opgezwollen been. Later werd het slachtoffer met een reizigerstrein naar Bergen op Zoom gebracht.

- Op 29 mei 1899 ontdekte men te Wouw op de as van een wagen, geladen met ijzer uit Duitsland, een vogelnestje met een tweetal spierwitte eitjes. Het nestje was gemaakt door een vogelpaar op het station, waar de wagen enige dagen

voor het laden had gestaan, en kwam ongeschonden in Wouw aan.

- Op 8 november 1899 ontspoorde te Bergen op Zoom een locomotief. Aangezien de noordzijde van het emplacement in de Scheldestad gedeeltelijk versperd was, moesten alle treinen vanuit Roosendaal in Wouw stoppen en rangeren, teneinde linksrijdend naar Bergen op Zoom te kunnen rijden. Twee extra-treinen met werkvolk uit Roosendaal en Breda werden naar Bergen op Zoom gedirigeerd om behulpzaam te zijn met het hersporen van de locomotief. Er ontstond te Wouw een flinke drukte: "'t Was een gefluit en gestamp der machienen, dat hooren en zien verging. Tot laat in den nacht duurde de drukte. Voorwaar geen prettig baantje en dan bij zulk een hondenweer als dien nacht."

- Op 29 juli 1900 liepen ter hoogte van de steenfabriek bij wachtpost 7 enige koeien op de rails. De machinist van een sneltrein kreeg de dieren vroeg genoeg in de gaten en kon bijtijds tot stilstand komen. Nadat de koeien van de lijn waren gedreven, kon de trein zijn weg vervolgen.

- Op 22 januari 1901 raakte een voerman op weg van Roosendaal naar Bergen op Zoom met zijn zwaar beladen vrachtkar vast tussen de rails van de spoorweg. Pas na vereende krachten van hulpvaardige voorbijgangers lukte het de lijn weer vrij te maken. Door de versperring liep een trein vertraging op.

- Op 16 december 1902 ontspoorde 's middags tijdens het rangeren van een goederentrein een tweetal wagens. De hoofdsporen op het Wouwse emplacement raakten geheel versperd. Met behulp van wegwerkers en arbeiders, die telegrafisch uit Roosendaal waren ontboden, lukte het na hard werken in slechte weersomstandigheden de lijn 's avonds om half negen vrij te krijgen, zodat het treinverkeer weer op gang kon komen.

- Op 9 januari 1904 ontspoorde tijdens het rangeren van een goederentrein bij de overweg een drietal wagens, zodat het verkeer zowel op de spoorweg als op de straatweg van Wouw naar Bergen op Zoom enige tijd was gestremd. De straatweg was spoedig vrij, maar het treinverkeer onderbond vertragingen, omdat slechts over één spoor kon worden gereden. Wegwerkers en werkplaatspersoneel uit Roosendaal hielpen de wagens weer op het spoor, zodat na enige uren

de treindienst weer op normale wijze werd hervat. De oorzaak was gelegen in een defekt wissel.

- Op 11 juli 1904 ging ongeveer 150 m² droog gras en een deel van de afrastering op het Wouwse emplacement in vlammen op. De vonken uit de schoorsteen of de sintels uit de asla van een rangerende locomotief vormden de oorzaak.

- Op 28 januari 1906 arriveerde te Bergen op Zoom slechts een locomotief met een gedeelte van zijn goederentrein.

"Deze trein is meestal een lange, aan 't station te Wouw had hij gestopt, door het plotseling aanzetten was een koppeling gesprongen, en zodoende was een gedeelte te Wouw blijven staan", aldus "De Grondwet" in haar verslag. Wegens het breken van een trekstang van wagen "Elberfeld 14498" bleven 13 wagens in Wouw achter. De treindienst ondervond enige vertraging.

- Op 17 mei 1918 struikelde een hulparbeider bij het duwen van vier lege wagens in de "Zanderij Wouw" en werd overreden. Hij was op slag dood.

- Op 10 april 1920 raakte Jacobus Hilt, geboren op 29 oktober 1877 te Breda, echtgenoot van Petronella Goderie en wegwerker bij de spoorwegmaatschappij van beroep, bij het aankoppelen van wagens in de "Zanderij Wouw" tussen de buffers bekneeld. Het slachtoffer werd in een bagagewagen naar het station Wouw vervoerd. Kort daarna stierf hij aan inwendige kneuzingen.

- Op 25 mei 1926 vond het meest ernstige spoorwegongeluk onder de gemeente Wouw plaats. Dit ongeval werd reeds uitgebreid beschreven in een artikel, opgenomen in dit tijdschrift (De Vierschaer 1/86) als voorloper van de serie "Wouw en de spoorwegen".

Met de opkomst van het autoverkeer, zowel voor personen als goederen, nam in de twintiger en dertiger jaren het aantal botsingen op overwegen gestadig toe. Het voert te ver om in het bestek van dit verhaal hierop in te gaan. In elk geval zijn de bovenstaande onregelmatigheden bij het "spoor" een goede illustratie van het (wel en) wee in vroegere tijden.

Aan het slot van deze serie dient te worden opgemerkt, dat enerzijds is getracht lokale ontwikkelingen in een

landelijk kader te plaatsen tot een beter begrip en anderszids bepaalde aspecten, met name de Tweede Wereldoorlog, doelbewust achterwege zijn gelaten, omdat veel zaken in nevelen zijn of blijven gehuld.

Moge deze serie artikelen eens gebundeld worden tot een boekwerk, dat is de wens van de auteur.

Roosendaal, 9 februari 1989.

M.C.J. Broos.

BRONNEN:

- Jaarverslagen Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, 1863-1926.
- Jaarverslagen Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten, 1863-1920.
- De Grondwet, 1863-1926.
- Registers Burgerlijke Stand, Gemeente Wouw, 1878, 1885 en 1920.

