

Dood op lijn 123

“Schrikkelijk Spoorwegongeluk te Geeraardsbergen. Negen doden. Verscheidene gekwetsten. Hartroerende tooneelen.”

Dirck SURDIACOURT



“Wat zijn de dagen van den mensch? Een rook die voor een weinig tijds verschijnt en dan wederom verdwijnt.[...] In den heel vroegen morgen op weg voor te werken voor vrouw en kinderen, is hij gesneuveld op 't veld der plicht! God zal hem zijn loon betalen.” (1)

Met krantenartikels uit de Vlaamse en Waalse pers proberen we de treinramp van 19 juni 1929 te reconstrueren. Toch blijft een aantal feiten met betrekking tot het ongeval onduidelijk. Wat is de precieze oorzaak volgens de kranten? En wat is de officiële versie?

Op de laatste vraag hebben we geen antwoord kunnen geven. De NMBS kon ons niet verder helpen omdat hun archief met betrekking tot ongevallen niet zover teruggaat in de tijd (2).

Buizingen 2010

15 februari 2010. In het Vlaams-Brabantse Buizingen, een deelgemeente van Halle, botsen twee passagierstreinen in volle ochtendspits frontaal op elkaar. Daarbij vallen 18 doden en een 80-tal gewonden, onder wie 11 zwaargewonden. De vorige treinramp in Halle dateert van 17 april 1929 (3): een stukgoed-trein op weg naar Aat en verder naar Doornik wordt aangereiden door de trein Parijs-Brussel-Amsterdam. Gevolg: 11 doden en 49 gekwetsten.

In dat jaar vinden in ons land drie treinrampen plaats: één in Halle en twee op het grondgebied van Groot-Geraardsbergen. De eerste in Nederboelare op 18 februari 1929: afhankelijk van de bronnen één of twee doden, twee of drie zwaargewonden en elf lichtgekwetsten; de tweede in Moerbeke aan het station Viane-Moerbeke op 19 juni

1929: negen doden, eenentwintig gekwetsten (4).

1929: De treinramp te Nederboelare

Eerder dat jaar vindt er in Schendelbeke op 18 februari een treinramp plaats met 2 doden en 16 gewonden tot gevolg. Het vriest hard die week. In Gent ligt de Leie dichtgevroren en zowat overal sneeuwt het. Omstreeks 19.45 uur rijdt de reizigerstrein 2648 komende van Denderleeuw (op de lijn 90) in op een stilstaande goederentrein ter hoogte van de Dreef. Door een foute wissel wordt de personentrein op het spoor van een wachtende goederentrein gestuurd. De machinist merkt te laat de rode stoplichten van de stilstaande goederentrein op en rijdt erop in. De schok is zo hevig dat een rijtuig 2^{de} klasse opstuikt en op een rijtuig 3^{de} klasse neerkomt.

Het houten rijtuig wordt door de impact versplinterd. Door de botsing vliegen bovendien twee rijtuigen van de personentrein in brand. Het vuur kan gelukkig snel geblust worden. De ravage is groot, het menselijke leed nog groter: Marguerite Delvingt uit Geraardsbergen overlijdt ter plaatse. Verder zijn er nog drie zwaargewonden: Maria Van Londerzeele, Elie Heylits en Alphonse (Alfons) Leye, eveneens uit Geraardsbergen (5). De zwaargewonden worden naar het hospitaal van Geraardsbergen gevoerd, de lichtgewonden krijgen de eerste zorgen in het station van Schendelbeke.

't Staat in de krant, 't zal wel juist zijn...

Een uitspraak die men wel vaker hoort maar niet noodzakelijk juist is. Zeker toen niet. Zo verschillen de feiten in *Geeraard* en in *Le Peuple*. *Geraard* spreekt

(1) Tekstfragment op het bidprentje van Henri Collijns, geboren te Geraardsbergen op 29 april 1900 en getrouwd met Germaine De Martelaere. Hij is amper 29 jaar en slachtoffer van de treinramp van 19 juni 1929 te Viane-Moerbeke.

(2) Antwoord per e-mail van Jan Verhaeven, SNCB Holding/NMBS Holding, Public affairs & External relations op 2 april 2010.

(3) *Ons Volk Ontwaakt, Het vreeselijk spoorwegongeluk te Halle*, jaargang XV, 28 april 1929.

(4) *Le Bien Public* drukt op 20 juni 1929 een lijst van 28 namen af.

(5) *Le Peuple, Un train de voyageur tamponne un train de marchandises à Grammont*, 20 februari 1929, p. 1.

over 21 gewonden ⁽⁶⁾. *Le Peuple* specificiert en heeft het over één dodelijk slachtoffer en drie zwaar-gewonden. Maar volgens *Het Laatste Nieuws* zijn er twee jonge vrouwen zwaar gewond uit de trein gehaald. Eén vrouw overlijdt ter plaatse, de andere in de ochtend, de dag daarop ⁽⁷⁾.

De 'fout'vraag? De 'schuld' ligt vermoedelijk bij de overwegwachster

Al snel volgt de vraag wie in fout is gegaan. Gezien de goederentrein stilstaat vóór het inrijsein van het station van Geraardsbergen komt men bij de bediende van de blok- of seinpost. Volgens het onderzoek ligt de 'fout' bij de bareelwachster ⁽⁸⁾, maar zij blijft volgens *Geeraard* in dienst want: "Zij had verschillende posten te accumuleren: zorgen voor de dienst in den blok ⁽⁹⁾, Bareelwachster, koepons afnemen zodanig dat het niet zo zeer wonder is dat zij gefaald heeft" ⁽¹⁰⁾. Het lijkt ons echter onwaarschijnlijk dat dit ook de officiële versie wordt.

Treinramp aan het station Viane-Moerbeke, woensdag 19 juni 1929

Vier maanden na het treinongeval in Nederboelare wordt Geraardsbergen opnieuw opgeschrikt. Op 19 juni, omstreeks 5 uur in de morgen botsen op enkele honderden meters van het station van Viane-Moerbeke twee treinen frontaal op elkaar. Het is de zwaarste treinramp ooit in het Geraardsbergse: negen doden



Treinramp 1929: De ravage is enorm. Spoorwegpersoneel poseert voor de zwaar beschadigde toestellen. (Verzameling Philippe Haegeman)

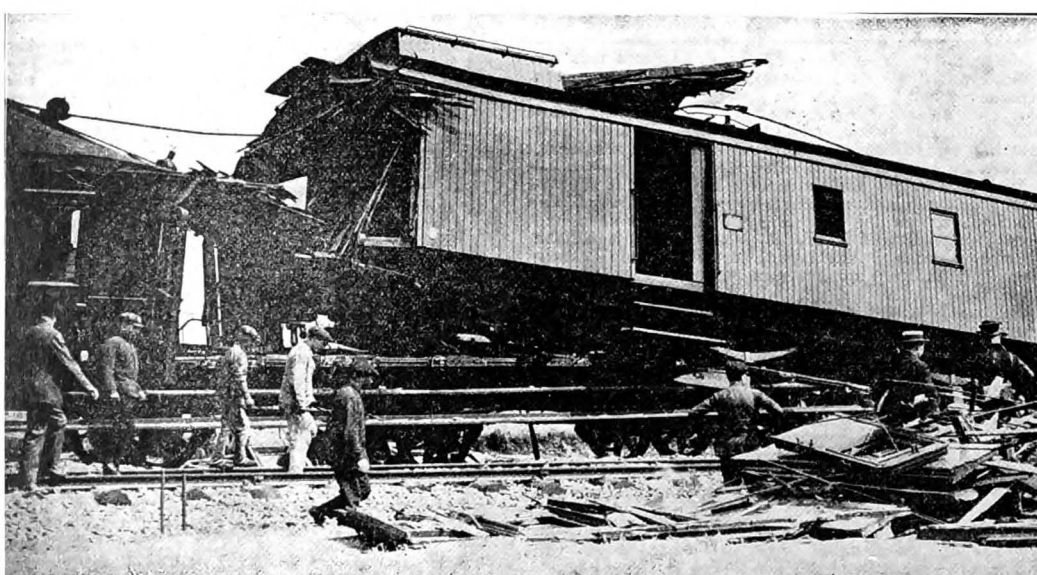
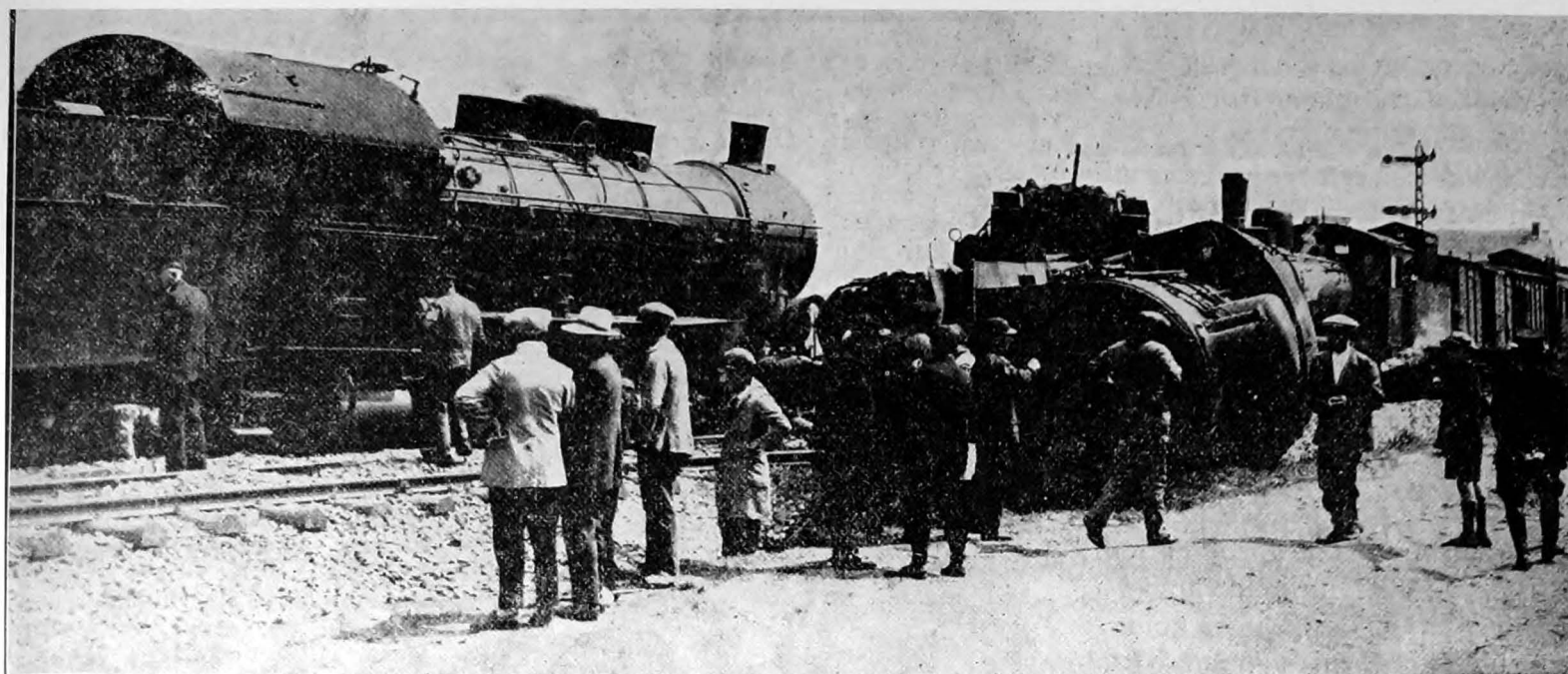
⁽⁶⁾ E. BARTELS, *Toet-Toet zei de trein*, een uitgave van 'het eekhoortje', Geraardsbergen, 1990, p. 57. Bartels geeft een overzichtlijst van de gewonden in alfabetische volgorde op basis van informatie uit *Geeraard*, 24 februari 1929. Overzichtlijst gewonden: Arthur Colaert, Verhaegenlaan; Hector Daver, Brugstraat; Alfons De Leye, Overboelare; hoofdtreinwachter Desseintes uit Aat; treinwachter Eugene De Temmerman, eveneens uit Aat; Jules Felix, Buizemont; een zekere L. Hendrickx, 's Gravenbrakel; Elie Hylebos, Adamstraat; Jozef Kusters; Kusters-Roggen, Kaai; M. Merckaert, Lessensestraat; Isidoor Michel, stoker Viktor Sinty; Jean Smaers, Oudenaardsestraat; Henri Van Liefferingen, Buizemontstraat; de gezusters Jeanette en Virginie Van Londerzeel, Wegvoeringsstraat; Isidoor Van Onacker; Van Oppens-Van Steenberge, Raymond Volkaert, Merelbeke en Adrienne Wagnies uit Twee Akeren.

⁽⁷⁾ *Het Laatste Nieuws*, 20 februari 1929, p. 1.

⁽⁸⁾ Voor vrouwen bestonden specifieke beroepen bij de NMBS, zoals het bedienen van de slagbomen aan de overwegen als overweg- of bareelwachster.

⁽⁹⁾ Het seinhuis aan de vroegere overweg met de Gentsesteenweg te Nederboelare.

⁽¹⁰⁾ E. BARTELS, *op cit.*, p. 58 met verwijzing naar *De Vaandrig* en de *Geeraard* van 24 februari. *Geeraard* van 3 maart 1929 geeft het antwoord op de vraag wie verantwoordelijk is.



Treinramp 1929: Krantenfoto's uit "Ons Volk Ontwaakt". (Philippe Haegeman)

en eenentwintig gekwetsten. Het nieuws verspreidt zich in de kortste keren over de omliggende dorpen. Een grote menigte kijklustigen stroomt toe en wordt geconfronteerd met bloedige tafereelen. De toeloop is zo massaal dat veldwachter Jules Merckaert ⁽¹¹⁾, de lokale politie en de rijkswacht van Geraardsbergen orde op zaken moeten stellen opdat de verpleegsters en helpers hun werk zouden kunnen uitvoeren. Terwijl de reddingswerkers zoveel mogelijk licha-

men uit de wrakstukken proberen te halen, stelt zich al meteen de vraag: hoe is dit in godsnaam kunnen gebeuren?

Twee treinen op een verschillend spoor botsen tegen elkaar

De dag daarop pakken vooral nationale maar ook enkele regionale kranten zoals *De Volkstem* uit Aalst op hun voorpagina uit met een eerste maar opvallend uitgebreide berichtgeving over dit drama. De

artikelen in de Vlaamse kranten gebruiken blijkbaar allemaal dezelfde bron en gaan minder diep op de feiten in dan de Franstalige kranten. Vooral *Le Bien Public* dat we uitgebreid zullen citeren wijdt kolommen lang tekst en uitleg aan de ramp.

De feiten

Uit het station van Geraardsbergen vertrekt kort voor 04.55 uur 's ochtends de stoomtrein 1804 ⁽¹²⁾. De trein, met 17 derde klasse rijtuigen, zit vol met pendelarbeiders, hoofdzakelijk 'fossemannen' die dagelijks naar het bekken van *Le Centre* pendelen om daar in de mijnen te gaan werken. Met - volgens getuigen - 'normale' snelheid komt de trein uit de tunnel onder de Buizemont gereden richting Edingen. Wanneer de trein overweg 47 passeert begint de locomotief over te hellen. Machinist Maurice Verbeken voelt daarop een zware schok en voelt dat een deel van het ballastbed begint te verschuiven. De locomotief en de eerste wagons ontsporen. Verbeke grijpt naar de Westinghouse-rem maar de locomotief kantelt op het

⁽¹¹⁾ L. DE COCK, G. VAN BOCKSTAELE, A.-M. VANDEN HERREWEGEN, *Moerbeke-Atembeke. Dit dorp, ik weet nog hoe het was...*, Geraardsbergen, 1983, p. 48. Deze publicatie bevat verschillende foto's van de ramp.

⁽¹²⁾ De betrokken stoomlocomotief is van het 'Type 81': Pruisische locomotief.

tegenliggend spoor.

Een van de inzittenden die aan de ramp ontsnapt is bevestigd het verhaal: "Ik bevond mij in den tweeden derde klas wagen. We reden met eene gewone snelheid toen na het vertrek uit Geeraardsbergen de trein begon over te hellen. Toen kantelde hij bijna al geheel op het grint. Ik ging mij rekenschap geven van het gebeurde. Toen een geweldige schok mij van mijne plaats wierp. Angstkreten en pijnlijk gekerm stegen uit den eersten waggon op." (13) Tegen gewone snelheid? Zijn getuigenis zou er eventueel op kunnen wijzen dat de trein, in tegenstelling met de gangbare reglementering van de nieuwe dienstvoorschriften toch te snel rijdt. In ieder geval sneller dan de voorgeschreven maximum 20 km per uur in geval van sporen in slechte staat of bij werken aan het spoor (14). Het aspect snelheid als mogelijke oorzaak wordt de uren daarop door een technisch onderzoeksteam verder onderzocht.

Van de andere kant verlaat trein 1871, met vier 'voituren' (15), het station van Viane-Moerbeke richting Geraardsbergen. Trein 1871, een boemeltrein, is eerder die morgen om 03.47 uur uit Manage vertrokken en stopt zoals gewoonlijk in Viane-Moerbeke om 05.00 uur (16). Machinist Gerard Desiré heeft de botsing zien aankomen en getuigt: "Wij waren uit Viane[-Moerbeke] vertrokken sinds enkele honderd meters toen ik de trein 1804 zag. Het scheen mij dat hij ontspoorde. De machien 1804 was maar op enkele meters meer en ik zag dat wij opeenbotsen gingen. Ik deed de remmen werken maar was te laat en mijn ma-



Ontvangst van het vorstenpaar in aanwezigheid van de wezen meisjes en Vincent Dierix op de binnenplaats van het hospitaal. (Verzameling Philippe Haegeman)

chien sloeg om" (17).

Waarom precies op die plaats? Op de plaats waar de twee treinen elkaar moeten kruisen zijn spoorwegarbeiders aan het werk om het ballastbed (18) van as te vervangen door steenslag. Daardoor is op verschillende plaatsen het ballastspoor ingegraven. De machinisten weten dat ze in die gevallen trager moeten rijden. Volgens de nieuwe *Dienstvoorschriften voor den machinist en voor den stoker* van 1 maart 1929 moet de machinist bij ontsporing onmiddellijk de regelaar sluiten en het noodsein fluiten en de stoker moet de Westinghouse-rem (de doorgaande rem) (19) vast zetten (20). Dat laatste is ook gebeurd. Alleen was het onmogelijk om nog een

waarschuwingssignaal te geven: de ontsporing, kanteling en botsing gebeurden in enkele seconden. Een botsing is dus onmogelijk nog te vermijden: de locomotief Geraardsbergen-Haine-Saint-Pierre ligt immers gedeeltelijk op het tegenspoor.

Met bruto geweld schuift de *fourgon* over de locomotief en verplettert de eerste rijtuigen van trein 1804. Meerdere houten rijtuigen spatten met een oorverdovend gekraak uit elkaar met een grote stofwolk als gevolg. Gelukkig ontstaat er geen brand. De ravage is enorm. De mecaniciens van trein 1871 wordt uit de locomotief geslingerd en de machinist belandt tussen de kolen. Beiden zijn lichtgewond maar verder ongedeerd (21).

(13) *De Volksstem*, 21 juni 1929, p. 1.

(14) *Nieuwe Dienstvoorschriften voor den machinist en voor den stoker*, 1 maart 1929, artikel 19.

(15) *Le Bien Public*, 20 juni 1929, p. 2.

(16) *Spoorvretter.be*, juli 2010, Spoorvretter Steven De Schuiteneer reist elke dag van Geraardsbergen naar Antwerpen en terug.

(17) *De Volksstem*, 21 juni 1929, p. 1.

(18) Een ballast spoor is een traditionele opbouw van een spoorlichaam. Het lichaam bestaat uit een zandbed met daarop ballastmateriaal, wat meestal bestaat uit steenslag van een grove gradatie die de bielzen ondersteunt en op hun plaats houdt. De onderhoudswerken aan de sporen kennen pas een begin van mechanisatie in het begin van de jaren 1950.

(19) Bij de Westinghouse-rem is elke wagen beremd. De rem wordt vanuit de locomotief bediend. Het systeem bestaat uit een buis die onder de hele trein doorloopt en die pneumatisch onder druk wordt gehouden om de remmen te lossen. Laat de machinist de buis leeglopen, dan slaan de remmen van elke wagen aan. Hetzelfde gebeurt als er een wagen losbreekt.

(20) *Nieuwe Dienstvoorschriften voor den machinist en voor den stoker*, 1 maart 1929, artikel 174.

(21) *Le Bien Public*, 20 juni 1929, p. 2.

Dan begint men zicht te krijgen op de ravage

Uit de rijtuigen komt hulpgeroep!... Her en der kruipen de eerste mensen uit de wrakstukken. Zij strompelen langsheen de spoorwegbedding of laten zich in de naastgelegen weiden en velden neervallen, verschrikt, niet wetende wat hen is overkomen. Intussen komen de eerste mensen uit de omgeving aangerend en starren verschrikt naar deze chaos van verwrongen staal. Van de eerste wagon blijft er niet veel meer over. De slachtoffers en omstanders zijn zwaar aangedaan... De dodelijke en zwaarste slachtoffers bevinden zich in het eerste rijtuig (22). Wat begonnen is als een gewone dag, eindigt in een vreselijk drama.

Negen doden worden van tussen de wrakstukken gehaald

"Hun lijken waren schrikkelijk verpletterd," schrijft *De Volksstem* en geeft ons een overzicht van de dodelijke slachtoffers, acht mannen en één vrouw: treinwachter Raoul De Keyzer (23) uit Gent, Joseph Walmacq (24) uit Twee Akeren, Arthur Merckaert uit Deftinge, Hendrik (Henri) Collijns uit Nederboelare, Louis Robbrecht uit Lessen, Emiel Bauwens uit Ophasselt en Gustaaf Ribbens, Arthur Van der Zwalmes (25) en mevrouw Sacré, alle drie uit Overboelare. *Le Bien Public* vermeldt Bertha Deville(s) (echtgenote Alphonse Sacré) als het negende dodelijke slachtoffer. Onderpastoor Van Hevelen dient de laatste sacramenten toe.

In de goederenwagon van trein 1804 zitten Raoul De Keyzer en Valère Van Leurberghe uit Gent. Valère is weliswaar gewond maar komt er levend van af, De Keyzer is onthoofd: "... le chef garde du train de Gand eut la tête littéralement emportée par le toit

Aan de Bevolking van Geraardsbergen

— — — — —
DE BURGEMEESTER
heeft de eer kenbaar te maken dat den

Zaterdag 22^e dezer
om 9 uren, een

PLECHTIGE LIJKDIENST

In de HOOFDKERK zal gecelebreerd worden, tot lasten der zielen van de

≡ **Slachtoffers der Spoorwegramp** ≡

Geraardsbergen, den 20 Juni 1929. G. DE NAUW.

Aankondiging van De Plechtige Lijkdienst in de Bartholomeuskerk. (Verzameling Johny Denie)

du fourgon du train de Manage" (26). De ambulances van het Brusselse Rode Kruis brengen de doden vanaf 10.30 - 11.00 uur over naar het dodenhuisje van het Hospitaal in Geraardsbergen.

Hulpverlening, onderzoekscommissie...

Stationschef Raschaert en het personeel van het station Viane-Moerbeke lopen als eersten naar de plaats van het onheil. Raschaert begrijpt onmiddellijk de ernst van de ramp en contacteert stationsoverste Van Opdebeek in Geraardsbergen die op zijn beurt het hoofdbestuur van de NMBS in Brussel op de hoogte brengt. Adjudant Van Geen van de rijkswacht van Geraardsbergen wordt gevraagd het bevel te voeren over de redding- en ordediensten ter plaatse. Het Rode Kruis mobiliseert onmiddellijk zijn drie ambulancewagens en enkele verpleegsters om te helpen bij het overbrengen van de gewonden naar de twee ziekenhuizen in Geraardsbergen. Niet lang nadien krijgen ze versterking van het Rode Kruis van Aalst.

Uit Brussel vertrekken vertegenwoordigers van het ministerie van de spoorwegen, posttelegraaf en

telefonie, de burgerlijke zeevaart en luchtvaart (SP.T.T.Z.L.) naar Geraardsbergen. (27)

Personeel van het Hospitaal, onder leiding van Vincent Dierickx, voorzitter van de Commissie der Burgerlijke Godshuizen en secretaris Jules Petit komen ter plaatse om de toestand in te schatten. Ook stadspersoneel onder leiding van burgemeester G. De Nauw is opgetrommeld om mee te helpen. Minister Lippens, die pas woensdagavond uit Londen zou terugkeren, wordt op de hoogte gesteld.

De gekwetsten worden overgebracht naar de Heilig Hart Kliniek en het Hospitaal

Op de Plaats in Moerbeke is de drukte niet te beschrijven. Mensen lopen door elkaar en belemmeren het verkeer. Ambulances rijden aan en af. Op het perron staan tientallen mensen te wenen. In en buiten het station zijn de dokters De Roo (Moerbeke), A. Vanderschueren, L. De Bruyne, A. Broekaert, Vandendaele, Hallemans en Carlier (allen uit Geraardsbergen) en Vanopdenbosch van Galmaarden, druk bezig de eerste zorgen toe te dienen en een triage uit te voeren om een snelle evacuatie van de zwaarst gewonden naar de H. Hart Kliniek in Geraardsbergen te bewerkstelligen. De zwaarste gevallen tracht men zo veel mogelijk ter plaatse te stabiliseren. Onder leiding van De Vlaminck, samen met de verpleegsters Demoor, Risselin, Declercq, Van Hoorde en de gezusters Deboe begint het Rode Kruis van Geraardsbergen aan de evacuatie van de talrijke gewonden. Zij worden gesteund door het Rode Kruis van Aalst. De ambulances rijden eerst richting Heilig Hart Kliniek en dan, bij gebrek aan bedden, naar het Hospitaal (28). Af en toe wordt er een gewonde overgebracht van het Hospitaal naar de Heilig Hart Kli-

(22) *Het Laatste Nieuws*, 20 juni 1929, p. 1 en 7.

(23) Volgens *Le Bien Public* van 20 juni 1929 gaat het om Charles-Louis De Keyzer uit Gent.

(24) Op. cit., Louis, Leo Walmacq uit Twee Akren.

(25) Op. cit., Albert Van der Zwalmes uit Goferdinge. Dit moet Albert zijn.

(26) *Le Bien Public*, 20 juni 1929, p. 2.

(27) *Het Laatste Nieuws*, 20 juni 1929, p. 1 en 7.



Een van de vrouwelijke slachtoffers was zwanger en is in de kliniek bevallen.
(Verzameling Philippe Haegeman)



De begrafenisstoet komt de markt opgereden. (Verzameling Philippe Haegeman)

niek voor bijkomend onderzoek of voor een operationele ingreep.

Le Bien Public registreert de namen van 28 zwaargewonden⁽²⁹⁾. Volgens de Vlaamstalige kranten zijn het er 21. Onder hen 13 vrouwen en 7 mannen uit Geraardsbergen. De lijst van de zwaargewonden in volgorde van publicatie in *Le Bien Public* is als volgt: De Nollin Victor (Geraardsbergen), Van Le(e)rberghe Valère (Gent), Bury Joseph (Geraardsbergen), De Vos Marcel (Geraardsbergen), Carijn Omer (Sint-Maria-Lierde), Van Damme Théodule (Sint-Antelinks), De Nauw Richard (Sint-Antelinks), Vercleyen Frédéric (Geraardsbergen), Leroy August (Ophasselt), Lievens Jules (Geraardsbergen), De Cloodt August (Gent), Schollaert Frans (Schendelbeke), Uytenberghe Gustave (Geraardsbergen), De Schuiteneer Frans (Geraardsbergen), juffrouw Cromphout Léontine (Geraardsbergen), Vermeiren Zulma (Geraardsbergen), Machtelinck Alice (Nederboelare), Neerpoel Simonne, Taldeman Clarisse (zwaar gewond, Maes Marie, Vercleyen Suzanne, Foubert Marie, Walraevens Marie, Heymans Jeannette en Bertha (zwaar gewond), Bruyneel Germaine, De Jaegher Simonne en Vercleyen Marie, allen uit Geraardsbergen.⁽³⁰⁾

Ondertussen is in de Gasthuisstraat het volk toegestroomd. Zij staan samengepropt voor beide ziekenhuis-ingangen waar zich dramatische momenten afspelen. De situatie is er zo verward dat de politie moet tussenkomen om orde te scheppen en de weg vrij te maken voor de ziekenwagens en tegelijkertijd het volk

⁽²⁹⁾ *Le Bien Public*, 29 juni 1929, p. 2.

⁽²⁹⁾ *Le Bien Public*, 20 juni 1929. Deze lijst is in bovenstaande tekst opgenomen.

⁽³⁰⁾ Dat men bijzonder voorzichtig moet omspringen zijn met data of informatie uit kranten bewijst het verschil in berichtgeving tussen de Vlaamstalige en de Franstalige kranten. Vooral bij de overzichtslijst van de slachtoffers zijn nogal wat verschillen vast te stellen. Het verifiëren van data in andere kranten is geen oplossing gebleken omdat ze de data van elkaar overnamen. Om volledig te zijn geven we hierna de verschillen in de lijst van gewonden tussen de Vlaamse kranten en bv. *Le Bien Public*. Zonder de inschrijvingslijsten van beide ziekenhuizen kan geen uitsluitsel worden gegeven voor het samenstellen van een correcte lijst. Ter vergelijking volgt een overzicht van de verschillen tussen de lijsten in de Vlaamstalige kranten, vergeleken met deze van *Le Bien Public*: Marie Taenmans (niet vermeld), Suzanne Bruyneel (i.p.v. Germaine Bruyneel), Simonne Meertels (niet vermeld), Marie Schubert (wellicht vermeld als Marie Foubert), Victor De Lalaing (niet vermeld, vermoedelijk Victor De Nollin), Valère De Schuyteneer (niet vermeld, wel Frans De Schuiteneer), Arthur Machtelinckx (niet vermeld, wel Alice Machtelinckx), August De' Cloedt (in de lijst opgenomen als August De Cloodt), Viktor Van Damme uit Sint-Maria-Lierde (niet vermeld, wel Théodule Van Dammen uit Sint-Antelickx), Richard Van Uytenberg (niet vermeld, wel Gustave Uytenberghe).

tegen te houden dat wil binnenkomen om meer over hun familieleden te vernemen.

Een onderzoek wordt ingesteld

Enkele uren na de ramp komen functionarissen van het spoor ter plaatse. Onder hen M. Rulot, Ulysse Lamalle uit Brussel en uit Aalst Smekens, inspecteur van 'den ijzerenweg'. Zij beginnen met de eerste technische vaststellingen. Ondertussen opent het parket van Oudenaarde, vertegenwoordigd door de procureur des Konings, d'Heeren het onderzoek.

De eerste bevindingen van het technisch onderzoek wijzen uit dat de rails op de lijn van trein 1804 over een afstand van zowat 30 meter voor het punt van impact verwrongen zijn. Volgens het artikel in *Le Bien Public* waren de biels onvoldoende ondersteund. Daardoor zijn ze gaan verschuiven en hebben de rails – of misschien één rail – het onder het gewicht van de trein begeven met als gevolg dat de trein is ontspoord. De botsing met trein 1871 was onmogelijk te vermijden en het gevolg van een ongelukkige samenloop van omstandigheden. De 23^{ste} juni is *Geeraard* nog aan het gissen over de mogelijke oorzaak: snelheid kon het in ieder geval niet zijn want de twee treinen reden amper 25 km/uur. Allerhande speculaties doen de ronde...

Minister Jaspar komt ter plaatse. Later volgen ook koning Albert en koningin Elisabeth

Nog dezelfde dag brengt mevrouw Lippens, als vertegenwoordigster van haar echtgenoot, minister van Spoorwegen, Post en Telegrafie en vergezeld van de kabinetchef, een

bezoek aan de plek van de ramp om met de hulpverleners te praten en in Geraardsbergen de nabestaanden haar medeleven te betuigen. De volgende dag, omstreeks 16.30 uur, komt eerste minister Marcel Henri Jaspar in Geraardsbergen aan. Hij brengt "een vroom bezoek aan de gewonden in het Gasthuis en in de Kliniek". In de vooravond (19.15 u) arriveren de koning en de koningin, vergezeld van graaf André de Meeûs d'Argenteuil⁽³¹⁾. Zij gaan in de rouwkapel bidden en "zaten meewarig neer bij de sponden dezer Vlaamsche verminkten en gewonden. De Geeraardsbergenaars brachten Hare Majesteiten in den omtrek der Gasthuisstraat een ontroerden dankbaren groet".⁽³²⁾ Amper drie kwartuur later keert het gezelschap terug naar Brussel.

Begravenis in Geraardsbergen

In tegenstelling tot wat in sommige recente krantenartikels wordt geschreven is enkel Hendrik Collijns in Geraardsbergen begraven. Wel is er een solemnele mis gehouden voor de slachtoffers. De begrafenisplechtigheid heeft plaats gevonden op 22 juni om 9 uur in de Sint-Bartholomeuskerk⁽³³⁾ in aanwezigheid van heel wat hooggeplaatsten zoals de bisschop van Gent, monseigneur Honoré Coppieters, Maurice Lippens, minister van Verkeerswezen, Foulon⁽³⁴⁾, algemeen bestuurder van de NMBS met verscheidene directeurs, het stadsbestuur met burgemeester Guillaume De Nauw en een aantal lokale notabelen.

Dokter Van der Schueren en anderen

Dr. Van der Schueren, hoofd van de Heilig Hart Kliniek is de held van de dag. Hij heeft de dag van

de ramp van 10.00 uur tot 15.00 uur aan één stuk geopereerd, meer dan 19 patiënten. Op voorstel van minister Jaspar wordt hij voor zijn inzet vereerd met het Kruis van Ridder in de Leopoldsorde⁽³⁵⁾.

De Interpellatie van Van Opdenbosch en Debeuckelaere in 1930

In februari 1930 wordt in de Kamer de interpellatie behandeld van de kamerleden Van Opdenbosch en Debeuckelaere tot de minister van Verkeerswezen over de oorzaken en de gevolgen van deze spoorwegramp. Van Opdenbosch stelt dat het spoorwegmaterieel gebrekkelijk is. Waarop de minister in zijn antwoord garandeert dat de administratie het nodige heeft gedaan opdat dergelijke ongelukken zich niet meer zouden voordoen. Het is trouwens algemeen geweten dat na de oorlog het netwerk en de uitrusting dringend aan modernisering toe zijn. Investerings zijn dus zeker nodig, maar de sinds 1926 opgerichte NMBS⁽³⁶⁾ wordt in de jaren 1930 geconfronteerd met gebrek aan financiële middelen en noodzakelijke investeringen blijven uit.

Met betrekking tot de slachtoffers antwoordt de minister dat de slachtoffers een schadevergoeding hebben gekregen. Aan iemand (vermoedelijk De Keyzer) is zelfs een bedrag van 150.000 fr. uitbetaald.⁽³⁷⁾ De gewonden hebben 1.000 fr. gekregen, de nabestaanden van de dodelijke slachtoffers 3.000 frank. Over slachtofferhulp sprak men toen niet...

*Dirck Surciacourt
dsurdiac@oce.be*

⁽³¹⁾ De Meeûs is ere-generaal-majoor, grootmeester van het Huis van Hare Majesteit Koningin Elisabeth.

⁽³²⁾ *De Volksstem*, 21 juni 1929, p. 1.

⁽³³⁾ *Het Laatste Nieuws*, 22 juni 1929, p. 7.

⁽³⁴⁾ Geen informatie over teruggevonden.

⁽³⁵⁾ *Het Laatste Nieuws*, 21 juni 1929, p. 1.

⁽³⁶⁾ De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) is in 1926 opgericht.

⁽³⁷⁾ *De Volksstem*, 13 februari 1930, p. 1.