

Uit het bestaan van de H. IJ. S. M.

17 september 1914 **Naar aanleiding var het 75 Jarig jubilee.**

De "Snelheid" en de "Arend" stonden te puffen voor de vier lichtgroene diligences en de vier gele chars-à-bancs. In een der waggons namen de hoornblazers der Amsterdamsche schutterij plaats, en even daarna stoomde de eerste trein der Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij uit het versierde station aan de Haarlemmertrekvaart. Na een half uur gereden te hebben stopte het treintje bij het eind-station even buiten Haarlem.

Dit eerste treintje leek, als men het op een oud plaatje ziet op een kinderspeelgoedtreintje, in vergelijking met de tegenwoordige reusachtige vier-cylinder-locomotieven met de lange D-wagens. Maar in die dagen – midden Sept. van het jaar 1839 – was het in gebruik nemen van een "ijzeren spoorweg" een gebeurtenis in ons land en Jacob van Lennep zong den aanleggers een lierzang toe, waarvan een compleet aldus luidde:

't Is roemrijk, over de iJz'ren banen,
Waar spoorslag noodig is noch zweep
Te rollen door 't verbaasd Polanen
Met onafzienb'ren wagensleep,
Van 't IJ naar Haarlems wal te stoomen
Als waar de tijd teruggekomen,
Toen langs de barre Noordzeestroomen,
Aan Scheveningen's oeverzand,
Prins Maurits met den Vlamingswagen,
Op vleuglen van den wind gedragen,
Vooruitstooft langs 't verwonderd strand.

Eerstdaags zal het dus 75 jaar geleden zijn, dat de "Snelheid" en de "Arend" voor het eerst over de baan reden, van het tijdelijke station te Amsterdam tegenover de "Eén honderd Roe" tot aan het station buiten Haarlem, op de plaats, waar zich nu ongeveer de werkplaatsen der H. IJ. S. M. bevinden.

In deze dagen – den 19en September – zal de "Hollandsche Spoorweg-Maatschappij" dan tevens haar 75-jarig bestaan herdenken. En hoewel met het oog op de buitengewone omstandigheden dit jubilee thans niet gevierd zal worden, willen wij toch eens het een en ander in herinnering brengen uit de eerste jaren van het bestaan der H. IJ. S. M. en tevens een paar cijfers geven, die betrekking hebben op de tegenwoordige exploitatie. Het zou natuurlijk veel te ver voeren een geheel overzicht te geven van alles wat in die 75 jaren geschied is, al zou dit voor de ontwikkelingsgeschiedenis dezer bloeiende maatschappij zeker van belang zijn.

Eerst iets over hetgeen aan de oprichting voorafging. In 1836 werd door een commissie, die door koning Willem I benoemd was, om te onderzoeken, of in het algemeen aanleg van spoorwegen in Nederland wenschelijk was, een rapport uitgebracht. "Daar uw majesteit, aldus het rapport, geadieerd is geworden, om een vergunning tot het aanleggen van een spoorweg tusschen Amsterdam en Haarlem, meent de commissie dat, haars bedunkens, het bESPoren van die richting mede verdient in aanmerking te komen, hoezeer daardoor in geen levendig gevoelde behoefte zal worden voorzien."

Tot de concessie-aanvragers zeide Willem I ongeveer in denzelfden geest als de commissie, dat het hem bevreemde, dat men een spoorweg wenschte aan te leggen, ter verbinding van twee steden, die reeds door een goed bevaarbaar kanaal waren verbonden en dan nog wel door een landstreek, waarvan de bodem veel op een moeras geleek.

Erg bemoedigend waren deze woorden zeker niet. Maar de mannen, wier namen onafscheidelijk verbonden zijn aan de oprichting der Hollandsche Spoor, de heeren L. J. J. Serrurier, R. le Chevalier en W. C. Brade, lieten zich daardoor niet afschrikken.

Bij Kon. Besluit van 1 Juni 1836 werd dan ook de concessie voor den aanleg van een ijzeren spoorweg tusschen Amsterdam en Haarlem verleend.

In Augustus werd de concessie overgedragen aan de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij, die 8 Augustus 1837 opgericht was.

De eerste ontwerpen van den spoorweg werden gemaakt door den gewezen kapitein der genie, tevens concessionaris, Brade, die ook bij den aanleg gedurende het eerste jaar de leiding van de werkzaamheden op zich nam. Hij werd in 1839 vervangen door den ingenieur van den waterstaat F. W. Conrad, aan wien de spoor ook veel te danken heeft gehad.

Intusschen was deze concessie niet zonder moeite verkregen en de ondernemers

ondervonden van alle zijden genoeg tegenstand, om hun pogingen schipbreuk te doen lijden. Typisch is het, dat in die dagen zelfs de Kamers van Koophandel van Amsterdam en Rotterdam zich tegen den aanleg meenden te moeten verzetten, omdat de handel van het nieuwe verkeersmiddel... nadeelen zou ondervinden.

70 Eigenaardig zijn voorts de verschillende concessie-voorwaarden. De hoogte van de baan moest 0.50 el boven A.P. zijn en de breedte van "derzelve kruin" 8 ellen. In de passage door het dorp Sloterdijk moest een eikenhouten beschoeiing gemaakt worden, omdat daar de bepaalde kruinsbreedte anders niet op doelmatige wijze kon worden verkregen. Naar aanleiding van verzoeken van de stedelijke regeeringen van Amsterdam
75 en Haarlem "om het ijzige van de passagie" te verminderen, werd een schutting tusschen den spoorweg en den straatweg gebouwd, hoog genoeg om de locomotieven en waggons aan het gezicht te onttrekken, terwijl zich aan weerszijden van het gevaarlijke punt een slagboom bevond, waarvan de gesloten of geopende stand het al of niet passeeren van den trein zou aankondigen. Deze schutting had een hoogte van 5
80 meter en een lengte van 200 M.

De quaestie, hoe breed het spoor moest zijn, werd voorts veelbesproken, daar een tamelijk scherpe strijd werd gevoerd tusschen de voorstanders van de beide stelsels - dat van Stephenson (smal spoor) en van Brunel (breed spoor).

Intusschen was den 25sten Augustus de baan in berijdbaren toestand en waren de beide
85 in Engeland gebouwde locomotieven "De Snelheid" en "De Arend" gereed. En op 20 September 1839 werd de spoorweg, zooals wij boven reeds meldden, met eenige plechtigheid geopend.

In het gedenkboek der H. IJ. S. M., uitgegeven ter gelegenheid van het 50-jarig
90 bestaan, vinden wij allerlei aardige bijzonderheden omtrent de wijze, waarop de spoor in de eerste jaren was ingericht.

Om eens iets te noemen: Men had bij het vaststellen van de eerste personen-tarieven tot grondslag genomen de vrachten, welke door de bestaande middelen van vervoer werden geheven. Zoo was men er toe gekomen, om het tarief voor de 1e en 3e klasse gelijk te stellen met de prijzen, die passagiers voor een plaats in de diligence of
95 in de trekschuit moesten betalen. Voor de 2e klasse had men een prijs gesteld, die het midden tusschen de eerste twee hield.

De klassen werden in de dagen aangeduid als diligence (1e klasse), char-à-bancs (2e klasse) en waggons (3e klasse). De eerste char-à-bancs en waggons waren open, doch al
100 zeer spoedig na de opening werd bepaald, dat de eerste soort, evenals de diligence dicht zouden gemaakt worden en de waggons met zeilen zouden worden gesloten. Tot 1859 bleven de 3e klasse rijtuigen in gebruik.

Het eerste personen-tarief der H. IJ. S. M. was aldus:

Van Amsterdam naar Haarlem: diligence f1.20, char-à-bancs f0.80, waggon f0.40.

105 Van Amsterdam of Haarlem naar Halfweg: diligence f0.80, char-à-bancs f0.50, waggon f0.25.

De eerste biljetten waren vervaardigd van dun papier, geen karton; retourbiljetten bestonden de eerste jaren niet. Eerst in 1847 werd bepaald, dat gedurende de
zomermaanden retourbiljetten werden uitgegeven tusschen eenige hoofdstations.

110 Maar wij vinden in genoemd gedenkboek nog meer eigenaardige toestanden gememoreerd, welke wij ons tegenwoordig, in de tijden van D-wagens, restauratie-wagens en wagons-lits haast niet meer kunnen voorstellen.

Met groote drukte, als op de Pinksterdagen of wanneer het in Haarlem kermis was, en de treinen zeer vol waren, werd het materieel eenvoudig versterkt met allerlei
115 geïmproviseerde "passagier-rijtuigen". Zoo reden er water-waggons, waarvan de waterbakken verwijderd waren en banken op den bodem waren bevestigd. "Bij fraai weder, zoo was in de verslagen destijds te lezen, zouden daarmee een groot aantal passagiers zeer gevoegelijk vervoerd kunnen worden, ook beestenwagens kunnen daartoe geschikt gemaakt worden."

120 En in den winter? Hoe was toen het comfort in de lichtgroene diligences, de gele char-à-bancs, de bruine wagons? Treinverwarming bestond er in het begin in het geheel niet. Eerst in 1844 werd besloten tot het aanschaffen van 40 stuks koperen flesschen, die met warm water gevuld werden en welke 1e klasse reizigers konden krijgen... "zoo zij er om vroegen."

125 De verlichting bestond uit olie-lampen en wanneer men dan nog leest in oude verslagen, dat rooken in de 1e en 2e klasse verboden was, dat men "verplicht is niet op te staan, gedurende den overtocht", dan weet men eenigszins, hoe het met de reizigers in de diligence gesteld was, die 's winters langs de bevroren
Haarlemmervaart door de "Snelheid" of door de "Arend" met een 38 KM. vaart over de spoorbaan werden getrokken, nadat de conducteur van een der stations op zijn trompet
130 het signaal: "locomotief ga voort" geblazen had.

135 Hoewel na eenige jaren van exploitatie van deze eerste lijn, een der aandeelhouders op een vergadering, waar een verlenging van den spoorweg behandeld werd, opmerkte, dat hij overtuigd was, dat zulk een verlenging niet in het belang der Maatschappij was, werd in 1842 de lijn Haarlem-Veenenbrug-Leiden, in het volgend jaar de lijn Leiden-Voorschoten-Den Haag en in 1847 Den Haag-Rotterdam in exploitatie genomen. Het aantal groote en kleine bruggen op de lijn Amsterdam-Rotterdam bedroeg niet minder dan 98, waaronder 12 beweegbare. Men ondervond dan ook bij het aanleggen dezer lijn zeer ernstige moeilijkheden, zooals men bij andere lijnen vermoedelijk niet heeft ondervonden. Deze moeilijkheden waren niet alleen het groot aantal vaarten, rivieren en kanalen, dat overbrugd moest worden, maar ook de gebrekkige wijze, waarop toentertijd voorzien was in de regeling van de onteigening, terwijl bovendien nog de slechte geaardheid van de gronden, waarop de spoorweg aangelegd moest worden tot allerlei moeilijkheden aanleiding gaf.

145 Als een voorbeeld van de buitensporige sommen, die men vroeger voor grond, waarover de spoorbaan zou loopen, mag gelden, dat de experts bij de taxatie van te onteigenen weilanden in de gemeente Kethel tot een berekening kwamen, welke overeenkwam met een prijs van ruim f15.000 per bunder en dat in een tijd, waarin een bunder goed weiland f600 à f800 kostte.

150 Merkwaaardig zijn al de bezwaren, die men vroeger tegen het aanleggen van de spoorbaan had. Een bewoner van Rijswijk wilde b.v. een schutting langs zijn huis hebben, omdat door den rook der treinen de melk, die in den kelder stond, bedorven zou worden. Weer een ander wilde over zijn erf een 80 M. lange kap gebouwd hebben, waaronder de treinen zouden doorloopen, met het oog op brandgevaar voor zijn molen. Door afkoop werd de maatschappij echter van die verplichting ontheven; de oude molen verdween en op kosten der maatschappij werd ergens anders een nieuwe neergezet...

155 Bekend uit die dagen is de lijdensgeschiedenis, welke verbonden is aan de onderhandelingen, gevoerd over de onteigening van het laantje van Van der Gaag bij Delft. Door den ingenieur Conrad werd na allerlei moeilijkheden, een hulpspoor met een bocht om het laantje geconstrueerd, welke aanleg uit een technisch oogpunt zeer geroemd mocht worden.

160 Uit de eerste vijftig jaren van het bestaan der maatschappij, stippen wij verder nog aan, dat in 1845 de eerste telegraafleiding langs den spoorweg tusschen Amsterdam en Haarlem werd aangelegd. In 1876 werd een begin gemaakt met de invoering van het bekende blokstelsel, dat sindsdien steeds verbeterd en aangevuld werd.

Langen tijd bleef de lijn Amsterdam-Rotterdam, welke in 1847 in haar geheel bereden kon worden, de eenige spoorlijn. In 1865 werd de lijn den Helder-Alkmaar geopend, een paar jaar later, die van Alkmaar naar Haarlem, vele andere lijnen volgden. Steeds meer breidde de Maatschappij zich uit; vooral na het jaar 1865 had deze uitbreiding grooten invloed op de uitkomsten van exploitatie. Het goederenvervoer b.v. toonde dadelijk een grooten vooruitgang aan. Het vrachtgoederen-vervoer vermeerderde met 653% in enkele jaren.

175 Zeer belangrijk werd voorts voor het spoornet de opening van den Oosterspoorweg. De Maatschappij ging toen een nieuw tijdvak in en door de verkregen verbinding met het buitenland was een reorganisatie van den dienst noodzakelijk.

180 Voortdurend breidde de Hollandsche Spoor zich uit; vooral de laatste 25 jaren van haar bestaan waren van veel belang. De heer G. J. Sarlemijn, inspecteur der H. IJ. S. M., voorzitter van het comité, dat een feestelijke herdenking van het jubilee voorbereidde, was zoo welwillend, ons over die jaren het volgende overzicht te geven: De grootste vlucht nam de H.IJ.S.M., onder leiding van den heer A. K. P. F. R. van Hasselt, die, 14 Juli als eerstaanwezend ingenieur in haar dienst gekomen, tot zijn dood in 1908, dus 35 jaren lang zijne beste krachten aan hare ontwikkeling en vooruitgang besteedde.

185 In de eerste jaren van zijn werkkring, belast met den bouw van nieuwe lijnen (oosterspoorweg), werd hij reeds in 1883 tot administrateur benoemd, waardoor hij aan het hoofd kwam te staan van het geheele personeel. Hij bleef in deze belangrijke functie werkzaam tot zijn overlijden, hoewel door reorganisatie zijn titel gewijzigd werd eerst in gedelegeerd lid van den Raad van administratie, later in voorzitter van dien Raad.

190 Enkele maanden vóór zijn dood - 1 Juni 1908 - toen hij 25 jaar lang aan het hoofd der H.IJ.S.M. had gestaan - overhandigde de toenmalige minister van waterstaat, mr. J. G. S. Bevers, hem namens de Regeering in de raadszaal der Maatschappij de versierselen van Kommandeur in de Orde van den Nederlandschen Leeuw, voorwaar eene hooge onderscheiding, doch ten volle verdiend, hetgeen ieder zal beamen, die het werk van dezen verdienstelijken Nederlander kan beoordeelen.

In 1890 had een groote ommekeer in het beheer der Nederlandsche spoorwegen plaats

door de opheffing van den Nederlandschen Rijnspoorweg. Voor de H.IJ.S.M. had deze ommekeer groote beteekenis.

200 Geheele lijnen o.a. Dordrecht—Elst, Stavoren—Leeuwarden en Almelo—Salzbergen werden onder haar beheer gebracht, terwijl zij het medegebruik erlangde van sommige lijnen, tot toen uitsluitend in gebruik bij de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen en van den Nederlandschen Centraalspoorweg. Wij noemen daarvan slechts Rotterdam D.P.—Esschen, Nijmegen—Venlo en Rotterdam via Gouda Utrecht—

205 Amersfoort. Het zou ons te ver voeren de gevolgen van deze wijzigingen in het beheer der spoorwegen in details na te gaan; deze kunnen trouwens vrijwel als bekend worden beschouwd, doch genoeg zij het hierbij op te merken, dat de H.IJ.S.M. die tot 1890 nagenoeg uitsluitend 't binnenlandsch verkeer had te bedienen, thans in niet geringe

210 mate ook in het internationale verkeer had te voorzien, zoodat hare treinen thans tot over de grenzen loopen en zij directe wagens heeft naar en van Antwerpen, Brussel, Parijs, Keulen, Leipzig, Minden, Hamburg, Altona, Barmen-Rittershausen, Frankfort a/M., Karlsruhe, Löhne, Münster, Osnabrück, Berlijn, Dresden, Weenen, Harzburg, Düsseldorf, Bazel, Wiesbaden, München en Bad Nauheim.

215 Sinds 1893, het tijdstip, waarop de lijn Schiedam—Hoek van Holland werd geopend, onderhoudt zij ook in verbinding met de Great Eastern Railway eene directe verbinding met Engeland via Harwich.

Ten slotte nog eenige cijfers, die een denkbeeld geven van de enorme ontwikkeling

220 dezer maatschappij, waarvan thans, naar men weet, de directie gevormd wordt door de heeren jhr. mr. W. F. van der Wyck en J. A. Kalff.

In 1839 exploiteerde de H. IJ. S. M. een totale lengte van 16 K.M., in 1889 van 781 K.M. en begin 1914 bedroeg de lengte van de hoofd- en locaalspoorwegen 1521 K.M., die der tramwegen 145 K.M. Bij den aanvang der exploitatie werd de dienst uitgeoefend met

225 4 locomotieven en 36 rijtuigen. In 1889 bedroeg dit aantal 235 locomotieven en 2500 rijtuigen en wagens. In het begin van 1914 waren er 472 locomotieven (20 nieuwe zijn sindsdien nog gereed gekomen) en 22 tramweg-locomotieven. Het aantal rijtuigen voor hoofd- en locaalsporen is 1370; het getal bagagewagens 476, het aantal goederenwagens 7341 en dat van de wagens in gebruik van particulieren 223. Totaal dus... 9404

230 wagens.

De snelheid der treinen was eerst 38 K.M. in het uur. Tegenwoordig rijden verscheidene treinen met een 90 K.M.—vaart.

Tusschen Haarlem en Amsterdam reden eerst in iedere richting slechts 4 treinen, in 1889 liepen op dit drukste baanvak 64 treinen en eind 1914 liepen er gemiddeld 138

235 personentreinen 's zomers en 112 's winters heen en weer. 's Zomers rijden er bovendien nog 23 en 's winters 22 goederentreinen.

Het personeel bestond op 31 December 1913 uit 13,454 hoofd-ambtenaren, ambtenaren, beambten en werklieden. (Aanvankelijk 100 man en in 1889: 4400 man).

De Maatschappij begon met een kapitaal van ruim 1 millioen, in 1889 bedroeg het

240 kapitaal in de onderneming gestoken omstreeks 56 millioen en de balans wees op 31 December 1913 een bedrag aan van 170 millioen.

De bruto-ontvangsten bedroegen over het afgelopen dienstjaar voorts niet minder dan f31,737,55.01.

Aan salarissen en loonen van personeel werden dat jaar uitbetaald pl.m. elf millioen

245 gulden, doch daarbij komt nog een groot bedrag voor nieuwe werken van uitbreiding en verbetering, uitgevoerd door particuliere aannemers, waarvan duizenden en duizenden aan arbeidsloon ten goede komen aan den particulieren werkman.

Om eenig idee te krijgen van de afstanden in één jaar (1913) door de gezamenlijke locomotieven afgelegd, noemen wij het getal kilometers zijnde 24.300.274, hieronder

250 niet begrepen de 1.019.779 elektrische treinkilometers op de lijn Rotterdam—Den Haag—Scheveningen.

Deze cijfers spreken voor zichzelf!