



Negentig jaar treinen in Nederland

EN WIELEN

De concessie werd verleend, hoewel van de zijde der regeering weinig medewerking werd ondervonden, en kort daarna overgedragen aan de Hollandsche IJzeren Spoorweg Mij., die 8 Augustus 1837 werd opgericht met een kapitaal van f 1.300.000.

Dit initiatief dat met succes werd bekrond, was reeds voorafgegaan door een plan van den luitenant-kolonel W. Bake, die een spoorwegverbinding tusschen Amsterdam en Keulen propageerde; men vreesde in ons land

zware concurrentie voor Rotterdam en Amsterdam wanneer in België de spoorweg Antwerpen-Keulen zou zijn voltooid, waarvoor reeds concessie was verleend. Bake's pogingen voor een leening mislukten echter. Later, in 1836, werd een Staatscommissie ingesteld, wier rapport aanleiding gaf tot een wetsontwerp, dat echter in de Kamer met groote meerderheid werd verworpen. Het plan voor een Staatsspoorweg naar den Rijn mocht niet gelukken.

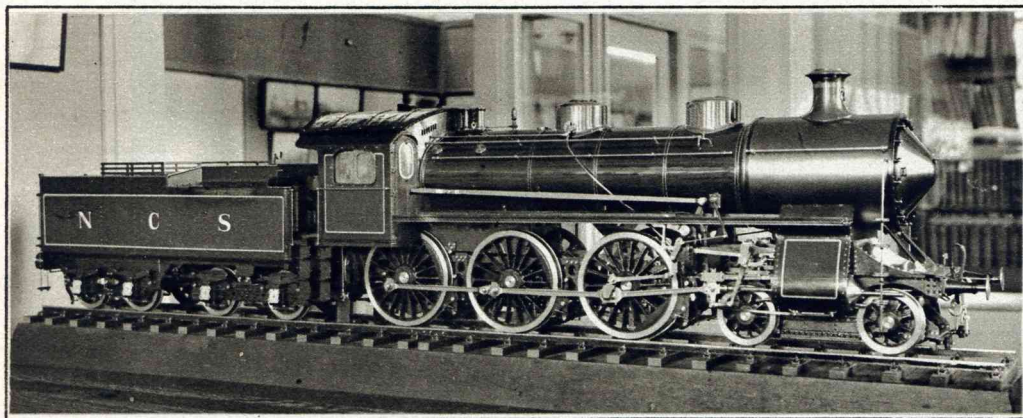
De H.I.J.S.M. ging dus in ons land voor. De eerste ingenieur-directeur Brade behield zijn functie niet lang; hij trad af na een conflict, naar aanleiding van de overdracht der concessie aan de Maatschappij, en werd opgevolgd door ingenieur F. Conrad, die eerst nog de plannen moest ontwerpen voor de droogmaking der Haarlemmermeer. Daarna heeft hij alle energie gegeven aan de Maatschappij gedurende 13 jaar; ongeveer de geheele lijn tot Rotterdam is onder zijn leiding en naar zijn plannen uitgevoerd.

Voordat de eerste Nederlandsche spoorlijn van het station aan de Haarlemmervaart te Amsterdam, tegenover de Eenhonderd Roe tot Rotterdam was voltooid, moesten zeer veel moeilijkheden en tegenwerking worden overwonnen. Met de regeering ondervond men moeilijkheden over de spoorwijdte; niet minder dan 98 bruggen op dit traject moesten gebouwd worden, waarvan twaalf beweegbare. Conrad ontwierp hiervoor kraanbruggen en draaibruggen, benevens een houten traliebrug bij Vogelenzang. Zeer veel stagnatie ondervond men van de zijde van onwillige grondeigenaren, waarbij de Maatschappij nog viel onder de bepalingen

RAILS

De reizigers zijn verplicht stil te blijven zitten en niet op te staan gedurende den overtocht. Zoo zij er om vragen, kunnen aan de reizigers der eerste klasse ter verwarming koperen flesschen met warm water worden uitgereikt." Aldus enkele bepalingen van de Holl. IJzeren Spoorweg Mij. uit den tijd, dat de bagage gewoon op de banken der open rijtuigen werd gelegd, een maatregel die de bepaling noodig maakte, dat „wachters, ploegbazen en verdere arbeiders alle goederen van de reizigers, pakgoederen enz. die gedurende de reis van de rijtuigen mochten vallen, met nauwgezetheid moesten verzamelen en naar het naburige station brengen."

Zoo comfortabel reisde men in de eerste periode van de



1839 en 1929. Een oude locomotief in het Spoorweg Museum te Utrecht, hetzelfde model als de Snelheid en de Arend, die den eersten trein in 1839 van Amsterdam naar Haarlem trokken — en een verkleinde uitgave van een moderne locomotief.

H.I.J.S.M. waarvan het eerste lijntje tusschen Amsterdam en Haarlem nu 90 jaar geleden, op 20 September 1839, werd in gebruik genomen. De Nederlanders van toen schenen er echter genoeg mede te nemen, want in de eerste drie maanden vervoerde het treintje, waarvan alleen de rijtuigen der eerste klasse gesloten waren, ruim 77.000 passagiers en in 1840 bijna 350.000.

Niet minder dan 29 wachters en wachteressen zorgden in dien tijd voor de veiligheid op het traject Amsterdam-Haarlem. Zij gaven elkaar seinen met roode groene of witte vlaggen, s'avonds met lantaarns. De optische signalen-installatie is tot 1871 in gebruik gebleven.

In 1835 zonden drie mannen te Amsterdam: R. le Chevalier, kap. W. Brade van de genie en L. L. Serrurier bij den koning een aanvraag in om concessie voor den aanleg van een spoorweg tusschen Amsterdam en Rotterdam, om te beginnen tot Haarlem.

