

HET EERSTE WERK DER STAATSSPOOR.
Koning Willem III legt den eersten steen voor de
spoorbrug te Zutphen op 22 October 1861 (prent in
het Spoorweg Museum.)

der oude onteigeningswet van 1810. Als typisch en sterkst sprekend voorbeeld diene hiervoor de geschiedenis van het „kromme lijntje”, het laantje van v. d. Gaag in de omgeving van Delft. Dit laantje, een stuk grond van 3 Are, moest door de spoorlijn loodrecht worden doorsneden. De Maatschappij bood f 100 voor den grond en van der Gaag vroeg f 20.000! Voordat de eigenaar werd gedagvaard, was het laantje op naam gebracht van de heeren A. K. van Lennep, mr. A. H. v. Wickevoort Crommelin en J. v. d. Meije, die de Mij. aldus ertoe wilden brengen een halte te stichten aan de Zandvoorder laan bij Heemstede; na het proces volgde een ander proces en weer een proces. Intusschen vorderde het werk aan den spoorweg en werd de datum van de opening vastgesteld, terwijl de lijn bij het laantje nog steeds onderbroken was. Conrad

de overwinning bezorgde; tevens

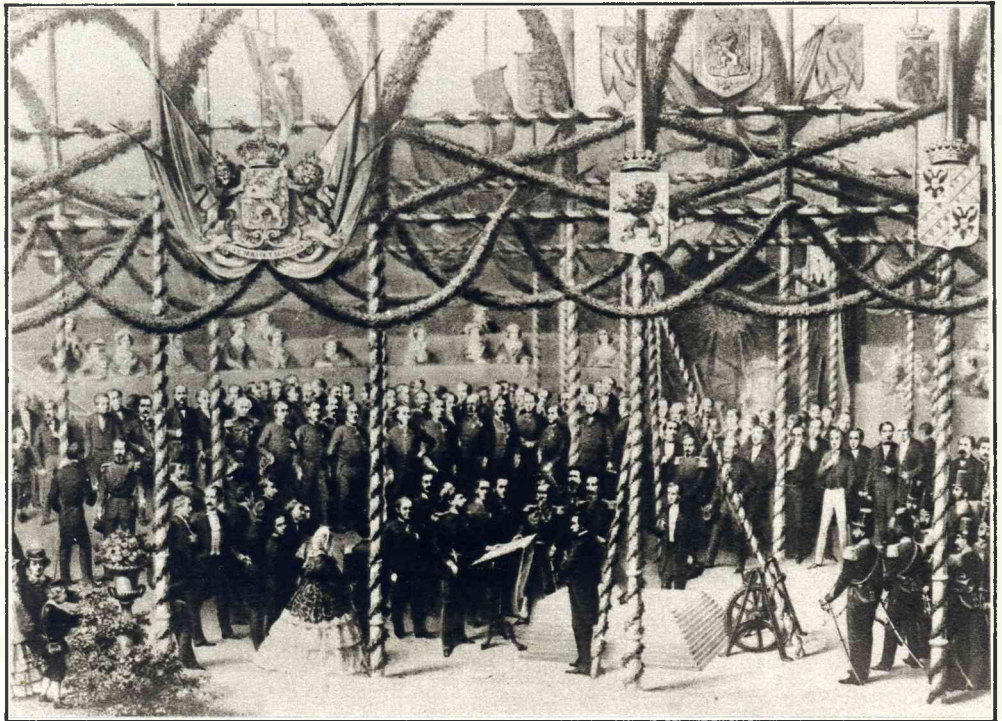
wilde hij er de gebrekkigheid van de onteigeningswet mede aantoonen. Hij liet om het laantje een hoefijzer-vormige hulplijn leggen, het „kromme lijntje”, waarover de treinen, indien noodig gesplitst, door reserve-locomotieven werden getrokken. Bij den openingsrit en bij het gewone verkeer werd dit onmiddellijk algemeen bekend geworden lijntje gebruikt. Toen de oplossing een goede bleek te zijn, boden de eigenaars van het laantje een schikking aan welke echter door de Maatschappij werd afgewezen. De publieke opinie keerde zich intusschen tegen de eigenaars, die van politiek veranderden; op 7 Juni 1847 boden zij het stukje grond zonder eenige voorwaarde aan de Maatschappij aan (31 Mei 1847 was de lijn geopend).



F. W. CONRAD, ingenieur-directeur van de Hollandsche Spoor van 1840 tot 1853.

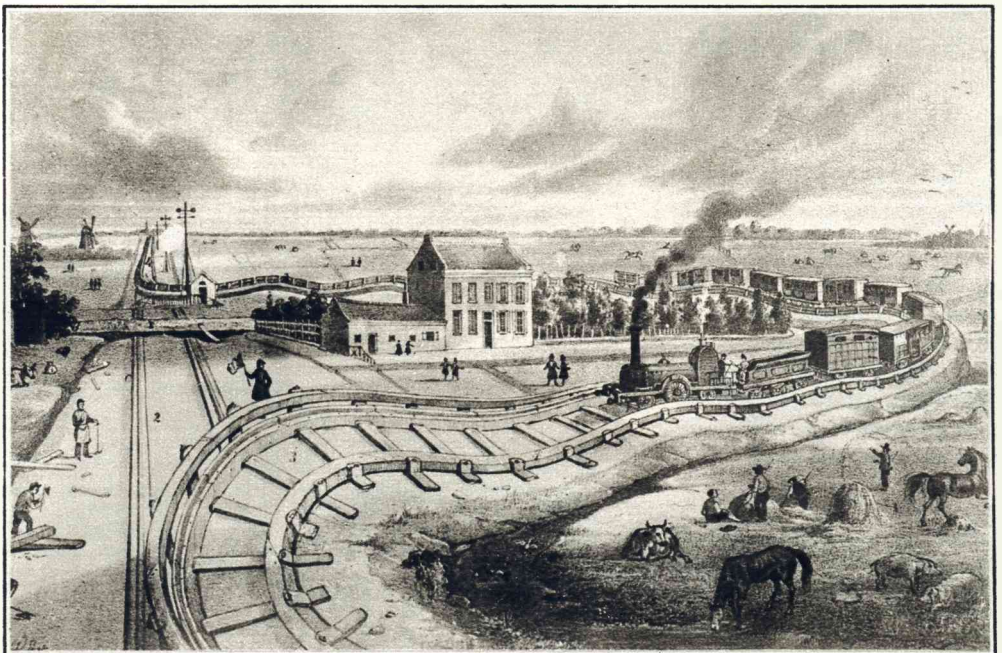
Nadat de eerste lijn der H. IJ. S. M., die steeds een der voorname en voordeligste is gebleven, was voltooid, duurde het twintig jaar voordat tot uitbreiding werd overgegaan. Wel had de Maatschappij verschillende plannen; men wilde aansluiting met de Rijnspoor door middel van een ringbaan om Amsterdam, verbinding van Schiedam met de Maas voor een directe verbinding met een stoombootdienst op Engeland, men had plannen voor een lijn door de Haarlemmermeer van Amsterdam naar Leiden (nog voordat de Haarlemmermeer was drooggelegd) en voor een spoorweg door Noord Holland, doch moeilijkheden met de Regeering verhinderden de uitvoering van deze plannen.

Na de eerste pogingen van een Rijnspoor in Nederland, bepaalde de Koning bij wijze van maatregel van inwendig bestuur (30 April 1838) dat een spoorweg zou worden aangelegd van Amsterdam over Utrecht naar Arnhem, later uit te breiden met een zijlijn Utrecht—Rotterdam en verlenging van Arnhem naar de Duitse grens. Koning Willem zelf waar-



borgde de interestbetaling der leening van 9 miljoen, indien de opbrengst van de spoorlijn hiertoe onvoldoende zou zijn. In 1843 kon het gedeelte Amsterdam—Utrecht worden geopend. Ook hier moest men kampen tegen den onwil van grondeigenaren; uit dezen tijd reeds dateert ook de lastige bepaling, dat alle treinen te Nieuwersluis moesten stoppen. De eigenaar van den grond, die hier voor den aanleg noodig was, H. Doude van Troostwijk, had bij de overeenkomst uitdrukkelijk bepaald, dat alle treinen te Nieuwersluis moesten stoppen. Lang heeft men deze overeenkomst betreurd; zelfs toen later de trein Amsterdam—Rotterdam niet te Nieuwersluis stopte, protesteerde de andere partij met succes hiertegen. Toen de minister de zomerdienstregeling goedkeurde onder bepaling dat de beurstrein te Nieuwersluis zou doorrijden, bracht de heer Doude van Troostwijk, toen beklag bij den minister niet hielp, de zaak voor den Hoogen Raad, welke besliste dat f 10.— moest betaald worden voor elken trein, die te Nieuwersluis niet zou stoppen. Eerst veel later is een oplossing verkregen in deze kwestie.

In 1845 werd de Rijnspoorweg overgedragen aan een groep personen, die de Nederl. Rijnspoorweg Mij. vormden; het vertrouwen in de toekomst van de spoorwegverbinding was echter in ons land zoo gering, dat de meerderheid der aandelen in Engelsch bezit was. Onder groote moeilijkheden arbeidde deze Mij. aan uitbreiding van het net; men ondervond veel tegenspoed in de eerste periode, gevolgd door een tijd van bloei ongeveer sinds 1856. Scherpe concurrentie ondervond men van de H. IJ. S. M. en de Mij. tot exploitatie van Staatsspoorwegen, welke in 1863 was opgericht; in 1885 boekte zij een belangrijk succes door meer dan de helft der aandelen op te koopen van de Centraal Spoorweg Mij. Maar



HET „KROMME LIJNTJE” om het laantje van V. d. Gaag bij Delft. (zie artikel).