

BEKNOPT HISTORISCH OVERZICHT VAN HET ONTSTAAN EN DE ONTWIKKELING DER SPOORWEGEN IN ONS LAND

Nadat men in 1825 in Engeland overgegaan was tot het in dienst stellen van een spoorlijn, waarbij voor het eerst de door George Stephenson ontworpen stoomlocomotief werd gebruikt, rees in ons land de vraag, of het ook hier niet wenselijk zou zijn, met de aanleg van spoorwegen een aanvang te maken.

Het enthousiasme bleek bij de meesten niet groot, en eerst, toen men in België de aanleg van een spoorweg overwoog, die Antwerpen met de Maas en de Rijn zou verbinden, waardoor voor onze handel te Amsterdam en Rotterdam grote gevaren dreigden, verminderde het aantal tegenstanders dermate, dat men besluiten kon tot bestudering van mogelijkheden en het opmaken van plannen over te gaan.

Het eerste plan, dat in 1831 verscheen, opgemaakt door de Heer C. Bake, hield een verbinding in van Amsterdam met Keulen. Hoewel reeds veel tegenstand scheen overwonnen, bleek de animo toch nog zo gering, dat het plan voor goed van de baan gegaan zou zijn, indien de zaak, die tot nog toe geheel in particuliere handen was geweest, niet van regeringwege opnieuw was aangevat, dank zij het krachtig initiatief van Koning Willem I. In 1836 adviseerde een van rijkswege ingestelde commissie om tot aanleg van een spoorlijn Amsterdam naar Arnhem over te gaan, waarbij zij haar beschouwingen vastknoopte aan de reeds eerder vermelde, spoorwegplannen in België. Op de vraag of de Staat zelf de spoorwegen diende aan te leggen en te exploiteren antwoordde zij, dat zij het gunstiger oordeelde, aanleg en exploitatie door particulieren te doen geschieden. Wel moest de Staat, naar haar mening, zich het recht voorbehouden, na verloop van zekere termijn, de exploitatie over te nemen, tegen vergoeding aan de ondernemers. Slechts in hoogst zeldzame gevallen achtte de commissie het noodzakelijk, dat het Rijk zelf de aanleg zou verzorgen. Wat de aanleg van de spoorlijn Amsterdam—Arnhem echter betrof, achtte zij deze noodzakelijkheid dadelijk aanwezig, gezien de dreiging voor onze handel, ontstaan door de Belgische spoorwegplannen.

In 1838 verscheen een wetsontwerp, dan de aanleg van de zoveel besproken spoorweg eindelijk in uitzicht stelde.

Helaas behaalde de trekschuit en de diligence ook ditmaal een overwinning, want met een verpletterende meerderheid werd het wetsontwerp door de Kamer afgestemd.

Al blijkt uit het voorgaande hoe groot de tegenstand was, die overwonnen moest worden alvorens een gunstig resultaat kon worden bereikt, toch had een drietal personen in het Westen van ons land reeds een mooi succes mogen boeken.

H.IJ.S.M. 1837

In 1835 hadden zij toestemming gevraagd een spoorweg aan te leggen van Amsterdam naar Rotterdam, of, bij wijze van proefneming van Amsterdam tot Haarlem.

In 1836 werd hun deze concessie verleend, welke in 1837 overgedragen werd aan de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (H.IJ.S.M.), die in dat jaar was opgericht.

Op 20 September 1839 werd de lijn Amsterdam—Haarlem, de stamlijn der Nederlandsche Spoorwegen, op plechtige wijze voor de autoriteiten geopend. Het particuliere initiatief had gezegevierd!

N.R.S. 1845

Zoals reeds gezegd, had de Kamer in 1839 het wetsontwerp voor aanleg van een spoorweg van Amsterdam naar Arnhem verworpen en daarmede scheen aan de pogingen om tot aanleg van die lijn te geraken voorgoed een einde gekomen te zijn. Maar weer was het Koning Willem I, die voor de spoorwegaanleg in de bres sprong. Een K.B. ¹⁾ van 30 April 1838 blies de hopeloos gewaande zaak nieuw leven in. Overwegende dat de aanleg bevorderlijk zou zijn voor het algemeen welzijn en in het bijzonder voor de handel, werd hierbij bepaald, dat een spoorlijn zou worden aangelegd van Amsterdam over Utrecht naar Arnhem, welke later zou worden uitgebreid met een zijtak van Utrecht naar Rotterdam en een verlenging van Arnhem tot de Pruisische grens.

Eenmaal met de aanleg van de lijn begonnen, duurde het, dank zij de gebrekkige onteigeningsvoorschriften, nog tot 1843 alvorens het gedeelte Amsterdam-Utrecht kon worden geopend.

Toen in 1845 de lijn Utrecht-Arnhem in gebruik genomen werd, was de aanleg en exploitatie inmiddels overgegaan in handen van de, in dat jaar opgerichte, Nederlandsche Rhijn-spoorweg Maatschappij, een particuliere maatschappij dus.

Achtereenvolgens kwamen daarna nog enkele kleinere verbindingen tot stand, zodat in het midden van de 19e eeuw de toestand op spoorweggebied aldus was: het middenvak van het Nederlandse spoorwegnet in exploitatie bij de N.R.S.; de verbinding Amsterdam-Rotterdam bij de H.IJ.S.M., de lijnen Antwerpen-Rotterdam (lopende tot de Moerdijk), Maastricht-Hasselt en Maastricht-Aken geëxploiteerd door de Grand Central Belge, en enige minder belangrijke verbindingen.

S.S. 1863

In 1860 bleken wij, wat de uitgebreidheid van het spoorwegnet betrof (ruim 300 km), ver achter te staan bij het buitenland.

Na enige tegenstand overwonnen te hebben, zette minister Thorbecke daarom de aanleg van 888 km Staatsspoorwegen door. De uitvoering geschiedde door de Staat; de exploitatie werd in handen van particulieren gegeven en wel aan de in 1863 opgerichte Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (S.S.).

Overeenkomst
1890

In 1882 adviseerde een commissie de Staat de N.R.S. te naasten, de kleinere maatschappijen eveneens door aankoop op te heffen en de exploitatie van de hierdoor verkregen spoorlijnen te doen geschieden door de twee grote maatschappijen, de S.S. en de H.IJ.S.M. Inderdaad werd hiertoe overgegaan en bij

¹⁾ Een K.B. is een uitvaardiging van bepalingen door de Staat, aan welks totstandkoming alleen de Kroon en de uitvoerende minister(s) hebben medegewerkt.

Indien de uitgevaardigde bepalingen de weg: Raad van State, Tweede en Eerste Kamer, Kroon en Minister(s) doorlopen bij hun tot stand koming, noemt men ze Wet.

de Overeenkomst van 1890 werd het net tussen beide maatschappijen verdeeld, die het, in overeenstemming met de hun voorgeschreven bepalingen, als onderlinge concurrenten moesten beheren.

De H.IJ.S.M. kreeg de spoorwegen in Friesland, Noord-Holland en Overijssel, de S.S. die in Groningen, het midden en het Zuiden van ons land. Elk der maatschappijen kreeg een verbinding met Duitsland. Daar er slechts één Belgische verbinding was en hier dus niets te verdelen viel, kregen de maatschappijen deze in gezamenlijk gebruik.

Naast de S.S. en de H.IJ.S.M. bestonden toen nog de Noord-Brabants-Duitse Spoorwegmaatschappij (N.B.D.S.) die de lijn Boxtel-Gennep exploiteerde en de Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij (N.C.S.), waarvan de voornaamste lijn was: Utrecht-Zwolle-Kampen. In 1917 droegen beide maatschappijen de exploitatie van hun spoorwegen over aan de S.S..

N.B.D.S.
N.C.S.

Toen in 1914 de oorlog uitbrak gaf de Staat, teneinde een vlotter werkend vervoersapparaat tot haar beschikking te hebben, de exploitatie van het gehele spoorwegnet aan beide maatschappijen te zamen.

Fusie 1916

Deze gezamenlijke exploitatie beviel zo goed, dat men in 1916 besloot het concurrentie-systeem te laten vervallen en over te gaan tot het sluiten van een belangengemeenschap (fusie).

Deze belangengemeenschap groeide steeds meer, waardoor een reorganisatie ontstond, die de huidige exploitatievorm tot gevolg had.

In 1937 werd de N.V. Nederlandsche Spoorwegen opgericht, waarbij de S.S. en de H.IJ.S.M. werden opgeheven en het aandelenkapitaal in handen van de Staat kwam.

N.V. Ned.
Spoorwegen
1937

