



HET GROTE
SPOOR

BOEK

GUUS VEENENDAAL
JOS ZIJLSTRA
JOHAN DE BRUIJN



INHOUD

<i>Woord vooraf</i>	5
1 NAAR EEN NIEUW NEDERLAND. PER SPOOR!	7
De oudelijn	20
2 DE SPOORWEG IN NEDERLAND	25
Spoorweghobbyisten	64
3 SPOOR EN TIJD	67
Spoorwegjubilea	92
4 OP WEG MET HET SPOOR	95
Schoolreisje	146
5 SPOOR EN STATIONS	151
Verdwenen stations	206
6 SPOOR EN GOEDERENVERVOER	209
Besteldienst van de spoorwegen	258
7 WERKEN BIJ HET SPOOR	261
Nederlands fabriekaart	316
8 SPOOR EN VEILIGHEID	323
Sneeuw op het spoor	364
<i>Verantwoording</i>	367
<i>Colofon</i>	368





NAAR EEN NIEUW

Nederland was een leeg en donker land. Omstreeks 1815 woonden de ruim 2 miljoen Nederlanders vooral in het westen, en dan voornamelijk de steden. Amsterdam was veruit de grootste stad met zo'n 180.000 inwoners. Rotterdam had bijna 60.000 mensen binnen de oude wallen en grachten, Den Haag 42.000. Oude maar kleinere steden als Haarlem, Leiden, Delft, Dordrecht waren elk al gauw goed voor tussen de 13.000 en 28.000 inwoners. Buiten Holland waren er een paar provinciale hoofdsteden, zoals Utrecht (33.000), Arnhem (14.000), Den Bosch (18.000), Maastricht (17.000), Zwolle (13.000) en Groningen (28.000), die centra van bewoning waren, maar op kleine schaal. Assen, toch ook een provinciehoofdstad, kwam niet verder dan 1800 inwoners. Woeste grond was er overal nog veel, en hele gebieden in Gelderland, Overijssel en Drenthe, Brabant en Limburg waren nauwelijks toegankelijk. Het land, dat wil zeggen het noordelijk deel van het Koninkrijk der Nederlanden, was verdeeld in tien provincies die min of meer de grenzen van de oude Republiek der Verenigde Nederlanden volgden.

De grote rivieren waren van oudsher in gebruik voor vervoer van goederen en van personen, maar hun toestand liet veel te wensen over. Te weinig water, vooral in de Lek en de Maas in de zomer, veel zandbanken overal en in de winters, die toen nog echt streng konden zijn, veel ijsgang

AMSTERDAM-WEESPERPOORT 1893 Begin van de reis

Het Amsterdamse Weesperpoortstation was het beginpunt van de Nederlandsche Rijnspoorweg Maatschappij (kortweg Rijnspoor) naar Utrecht, Arnhem en verder Duitsland in. Het begon als een onaanzienlijk gebouw, maar in de loop der jaren werd een grote ijzeren kap over de sporen gebouwd, zodat reizigers droog konden in- en uitstappen. In 1939 zijn het gebouw en de kap gesloopt, nadat de sporen verlegd waren en via de nieuwe stations Amsterdam-Muiderpoort en Amsterdam-Amstel rechtstreeks naar Amsterdam-Centraal liepen. Op de plaats van het oude station ligt nu het Rijnspoorplein. De oude Rijnspoor was in 1890 opgekocht door de Staat der Nederlanden en de lijnen werden in beheer gegeven aan de Staatsspoorwegen (afgekort SS). Daarom zien we hier, in 1893, SS loc 372 voor een trein gereed staan.

STADSARCHIEF AMSTERDAM – JACOB OLIE

waardoor het verkeer stil kwam te liggen. Kanalen waren er ook, maar vaak met te kleine sluizen en te veel bruggen. In Holland en delen van Utrecht en Friesland waren er trekvaarten, waarover druk verkeer plaatsvond. Trekschuiten boden regelmatige afvaarten, soms zelfs elk uur zoals tussen Amsterdam en Haarlem, en er waren zelfs nachtschuiten waar je een primitieve slaappleats kon huren terwijl de schuit voortsukkelde. Het verkeer tussen Holland en Friesland ging over de Zuiderzee, met regelmatige afvaarten vanuit Amsterdam. De Zeeuwse eilanden waren natuurlijk alleen per schip bereikbaar. Al met al voldeden deze middelen van vervoer wel aan de geringe behoeften van die dagen.

Wegen waren er lang niet overal. In het noorden lag er omstreeks 1815 minder dan 500 kilometer aan verharde wegen, dat wil zeggen wegen bestraat met klinkers, kinderhoofdjes of macadam. En verder waren er zandwegen, kleiwegen en grindwegen: soms niet meer dan paden, die in de zomer stoffig en mul waren, en in de winter modderig en vaak vrijwel onbegaanbaar. In de dagen van Napoleon waren er een paar grote wegen aangelegd, zoals de 'Route Impériale' nr. 2, van Antwerpen naar Amsterdam via Breda, Gorkum en Utrecht. Van bruggen over de grote rivieren was nog geen sprake. Alleen bij Maastricht lag de oude stenen Romeinse brug over de Maas en bij Kampen een houten brug over de IJssel. Verder moest men het doen met veerponten. Onder koning Willem I werd na 1815 een groot programma van wegeaanleg uitgevoerd, zodat er tegen 1830 ongeveer 1300 kilometer aan straatwegen lag.

Van de werkende bevolking was het grootste deel werkzaam in de landbouw, die over het algemeen kleinschalig was. De gemiddelde grootte van een boerderij was meestal gering, genoeg om het boerengezin in leven te houden, maar niet om op grote schaal de stadsbevolking van voedsel te voorzien. Zware industrie was er nog weinig en wat er was, was vooral geconcentreerd in de Hollandse havensteden. Bedrijven als suikerfabrieken begonnen wel op te komen, terwijl ook de textielindustrie op het platteland en in kleine steden als Tilburg en Enschede begon te groeien.

Door het op veel plaatsen ontbreken van goede verbindingen waren de contacten tussen de verschillende landdelen minimaal. Men reisde niet, of zo min mogelijk, want reizen was duur en ongemakkelijk. Ambtenaren, militairen en dominees reisden wel voor hun beroep, en de 'betere standen' zelfs wel eens voor het plezier. Maar de meeste

DE OUDE LIJN



Sloten, Herberg d' Eenhonderd Roe 1839

De plechtige inwijding van de eerste spoorweg in Nederland op vrijdag 20 september 1839. Het tijdelijke station aan de Haarlemmer trekvaart even buiten Amsterdam is versierd, de muziek speelt en drommen mensen staan aan de overkant te kijken naar het schouwspel.

HET SPOORWEGMUSEUM



Amsterdam 2014

Zo ziet de plek waar de tekenaar in 1839 stond er nu uit. De voormalige Westergasfabriek van Amsterdam aan de oude trekvaart naar Haarlem.

BRAM HEYNEN



Amsterdam omstreeks 1860

Het station Amsterdam-Willemspoort, even buiten de Willemspoort van Amsterdam. Het verving het tijdelijke gebouwtje van de vorige prent en werd geopend in 1842. Ontworpen door F.W. Conrad moest dit gebouw met zijn Griekse zuilen de angstige reiziger vertrouwen in het nieuwe vervoermiddel inboezemen. Het hele stationspersoneel, inclusief de dames van de restauratie, staat aangetreden.

HET SPOORWEGMUSEUM



Amsterdam 2014

De plek waar eerst station Amsterdam-Willemspoort stond is onherkenbaar veranderd.

BRAM HEYNEN



Haarlem 1839

Ook Haarlem moest het in het begin doen met een tijdelijk station, niet veel meer dan een houten keet. Links de Amsterdamse Poort, die er nog steeds staat, en rechts de Haarlemse St. Bavokerk.

HET SPOORWEGMUSEUM



Haarlem 2014

Haarlem kreeg in 1841 een permanent stenen stationsgebouw, binnen de oude wallen van de stad, en het tijdelijke gebouwtje werd veranderd in een werkplaats voor het onderhoud van locomotieven en rollend materieel. Die werkplaats is in de loop der jaren enorm uitgebreid en is nu nog steeds hoofdwerkplaats van NedTrain.

BRAM HEYENEN





◀ pagina 68-69

AMSTERDAM 1932 Romeinse cijfers

Het is een minuut over half vier en de trein naar het Belgische Esschen staat op het punt om te vertrekken, dus dit zwaarbeladen paar moet zich haasten. Stationsklokken moesten duidelijk zijn, goed zichtbaar – ook uit de verte – en ondanks de Romeinse cijfers op de wijzerplaat toch voor iedereen begrijpelijk.

NATIONAAL ARCHIEF – WILLEM VAN DE POLL

NAARDEN-BUSSUM 1926 Moderne stijl

Het nieuwe station van Naarden-Bussum, ontworpen door H.G.J. Schelling en geopend in 1923, doet nogal hoekig aan. Schelling liet zich inspireren door Dudok en gebruikte dus veel baksteen en minder glas in deze periode. Er is geen gebogen lijn te bekennen, alles is strak en vierkant – behalve de monumentale ronde klok, die prominent op een zuil in de hal staat. Zonder reizigers en personeel doet het allemaal wat kil aan, maar in het dagelijks gebruik met veel mensen valt dat wel mee.

HET SPOORWEGMUSEUM



▲

AMSTERDAM-AMSTEL 1939 Tijd op glas

Een hoogtepunt van de moderne stationsarchitectuur is nog steeds Amsterdam-Amstel, ook van de hand van Schelling en geopend in 1939. Hier wel veel glas, veel licht en veel openheid, zelfs in het geval van de twee reusachtige klokken die aan weerszijden van de grote hal tegen de glazen gevels zijn bevestigd. Monteurs leggen de laatste hand aan de klok; dit is niet zonder gevaren, want de klok zit hoog tegen de glazen zijgevel. De zichtbaarheid van de klok is goed, en daar gaat het nu eenmaal om bij een station, want de tijd is daar maatgevend.

HET SPOORWEGMUSEUM

▶

AMSTERDAM-CENTRAAL 1982 Moderne tijd

De klokken op de huidige perrons zijn vaak geïntegreerd in de aanwijsborden, die de soort trein, de bestemming – met tussenstops – en de vertrektijd aangeven. De reiziger kan met een oogopslag zien of hij de goede trein voor zich heeft en hoeveel tijd hij nog heeft om in te stappen.

HET UTRECHTS ARCHIEF





AMSTERDAM 1949

Hoe groot en hoog die stationskap van Amsterdam-Centraal in werkelijkheid is blijkt wel uit deze foto van werkzaamheden aan de overkapping. Dit is trouwens de tweede kap die in de jaren twintig naast de bestaande is toegevoegd.

INTERNATIONAAL INSTITUUT VOOR SOCIALE GESCHIEDENIS – BEN VAN MEERENDONK



AMSTERDAM 1939

Met de groei van het wegverkeer werden de overwegen in Amsterdam-Oost steeds hinderlijker, zodat in de jaren dertig een groot plan werd ontworpen om de sporen omhoog te brengen. Tegelijk werden nieuwe stations gebouwd: Amstel helemaal nieuw, en Muiderpoort ter vervanging van het beknopte bestaande station. Beide werden ontworpen door H.G.J. Schelling, een van de vaste architecten van NS. Vooral Amstel werd internationaal geprezen als een prach-



tig voorbeeld van stationsarchitectuur. Licht en luchtig, transparant, doelmatig en voorzien van duidelijke bewegwijzering. De ligging ten opzichte van de stad was alleen minder gunstig dan die van het oude Weesperpoort. Een zee van licht, geen mens in zicht en een eenzame Ford v-8 voor de deur.

HET SPOORWEGMUSEUM

AMSTERDAM 1960

Twintig jaar na de opening doet station Amstel nog steeds modern aan en het voldoet nog altijd aan de eisen van het reizigersvervoer. De kleurrijke muurschilderingen van 1939 zijn nog altijd in goede staat aanwezig.

KEES VAN DE MEENE

SNEEUW OP HET SPOOR



Winter op het spoor

Winters maken het moeilijk voor het spoor. Strenge vorst en sneeuw zijn aartsvijanden van het railverkeer. Storm en regen kunnen de dienst tijdelijk in de war brengen, maar zware sneeuwval kan het spoor blokkeren, maakt wissels onberijdbaar en zorgt soms zelfs voor complete staking van de dienst. De eerste foto laat zien hoe twee

werkers een wissel ontdooien en smeren. Tegenwoordig worden de meeste wissels 's winters verwarmd, maar zelfs dat helpt niet altijd bij strenge vorst of sneeuw. Twee locomotoren slepen een gestrand elektrisch treinstel weg en op de derde foto probeert een stoomlocomotief in de buurt van Schagen een muur van sneeuw te doorbreken. Zou hij het redden?

HET SPOORWEGMUSEUM



Sneeuw kan ook mooi zijn. Een 'Koploper' in een besneeuwd bos en een 'Buffel' in het vlakke besneeuwde land zijn bijna een garantie voor mooie plaatjes.

HET SPOORWEGMUSEUM



omslagfoto

ZEELAND 1968

Groepsfoto ter gelegenheid van een nvbs-excursie naar de spoorlijn Goes - Borsele.

STICHTING NVBS RAILVERZAMELINGEN

COLOFON

HET GROTE SPOOR BOEK

UITGAVE

WBOOKS, Zwolle
info@wbooks.com
www.wbooks.com
i.s.m.

Het Spoorwegmuseum, Utrecht
info@spoorwegmuseum.nl
www.spoorwegmuseum.nl

AUTEURS EN SAMENSTELLERS

Guus Veenendaal, Jos Zijlstra en Johan de Bruijn

VORMGEVING

Riesenkind, 's-Hertogenbosch

© 2021 WBOOKS / Het Spoorwegmuseum / de auteurs

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

De uitgever heeft ernaar gestreefd de rechten met betrekking tot de illustraties volgens de wettelijke bepalingen te regelen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot de uitgever wenden.

Van werken van beeldende kunstenaars aangesloten bij een CISAC-organisatie is het auteursrecht geregeld met Pictoright te Amsterdam.

© c/o Pictoright Amsterdam 2021.

ISBN 978 94 625 8461 7
NUR 688



W BOOKS