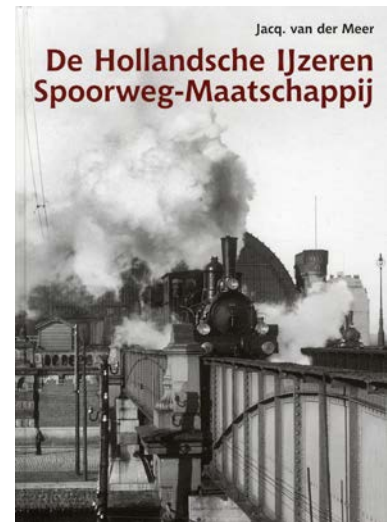


## Thema 9 – Het spoorbedrijf toen en nu

### De eerste spoorwegmaatschappij

Op 8 augustus 1837 richtten een ingenieur en twee kooplieden in Amsterdam de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij (afgekort tot HIJSM, na 1860 HSM) op. Zij begonnen met het aanleggen van een treinverbinding tussen Amsterdam en Haarlem. Twee jaar later, op 20 september 1839 was het zover. Met de Engelse machinist John Middlemiss op de bok maakte De Arend zijn eerste rit. Twee jaar lijkt lang om zo'n korte verbinding te maken, maar je moet wel bedenken dat er voor de passage van de vele sloten en vaarten twee beweegbare bruggen en 14 vaste houten bruggen nodig waren.



Er werd meteen een dagelijkse dienstregeling ingesteld, met maar liefst vier treinen. Naast De Arend reden de locomotieven De Snelheid, De Leeuw en De Hoop, alle vier van Engelse makelij en bestuurd door Engelse machinisten. Deze geheel in het wit geklede mannen stonden in hoog aanzien, vergelijkbaar met die van de astronauten. Achter de locomotief reden drie rijtuigen:

- de *waggon* of derde klasse, bruine, open rijtuigen met houten banken
- de *char à bancs* of tweede klasse, een geel rijtuig met banken en zeiltjes voor de ramen die naar beneden konden worden gerold
- de *diligence* of eerste klasse, een groen rijtuig met banken met gevulde zittingen en rugleuningen en glas voor de ramen.

Je kon in deze rijtuigen niet staan, en er was nog geen verwarming, verlichting of toilet aan boord.

### Naar normaalspoor

In 1843 kwam er een tweede spoorwegonderneming bij, de Nederlandsche Rijnspoorweg-Maatschappij (NRS). Deze opende in 1843 de lijn Amsterdam-Utrecht, die in 1845 werd verlengd naar Arnhem. Deze lijn was, evenals de lijn naar Haarlem (die werd doorgetrokken naar Rotterdam, via Den Haag en Leiden) aangelegd in breedspoor. De afstand tussen de rails was bijna 2 meter. Bij de Duitse grens aangekomen kon de trein niet verder, omdat ze daar normaalspoor hadden (afstand tussen rails 1,435 m). Daarom werden de spoorlijnen tot 1866 alle omgebouwd tot normaalspoor.

In de beginjaren werden de grote rivieren nog niet overbrugd. De trein stopte gewoon bij de oever, waarna de reizigers uitstapten en met een boot naar de overkant voeren om daar weer verder te reizen. In 1868 werd de brug over de Lek bij Culemborg geopend. Dat was wereldnieuws, want met een overspanning van 154 meter was die de grootste in de wereld.

### Staatsspoorwegen

Tegen die tijd was er heel veel spoor bij gekomen. Vanaf 1860 hield ook de staat zich bezig met de aanleg van spoorbanen, want men vond dat ook het achterland van de spoorwegen moest kunnen profiteren. De treinen werden gereden door de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS). Er waren in de tussentijd tal van kleinere en grote spoorwegbedrijven bij gekomen. De kleinere beheerden vooral lokale lijntjes. Naast de HSM en de SS waren belangrijke maatschappijen de Nederlandsche Centraal Spoorweg-Maatschappij (NCS) met Utrecht-Zwolle als belangrijkste lijn, en de Noord-Brabantsch-Duitse Spoorweg Maatschappij (NBDS) die een internationale lijn van Boxtel naar Wesel beheerden, waarover exprestreinen van Duitsland naar de haven van Vlissingen reden.

## **Concurrentie**

Elke maatschappij had zo zijn eigen manier van werken. Zo zat bij de SS de machinist links omdat daar ook de seinpalen links van de baan stonden; bij de HSM was dit compleet andersom. De concurrentie was groot en de maatschappijen verzonnen van alles om elkaar dwars te zitten.

Ondertussen schoot de reiziger daar niet zo veel mee op. Daarom drong de overheid steeds meer aan op samenwerking tussen de twee grootste: HSM en SS.

In 1890 kon de NRS de concurrentie niet meer aan. De spoorlijnen van de NRS gingen naar de Staatsspoorwegen, het materieel werd verdeeld tussen de SS en de HSM. De NCS ging in 1920 op in de SS en de NBDS werd vier jaar later opgeheven.

Toen uiteindelijk de SS en de HSM als enige over waren (op een paar lokale en grenslijntjes na) werd besloten tot een fusie. De twee werkten vanaf 1917 samen in de Belangenmaatschap Nederlandsche Spoorwegen, en dat werd na de fusie ook de naam van het nieuwe bedrijf. Op 1 januari 1938 werd de N.V., Nederlandsche Spoorwegen opgericht. Vanaf toen werden verreweg de meeste lijnen geëxploiteerd door NS.

## **Tweede Wereldoorlog**

Tijdens de bezetting (1940 – 1945) besloot de directie van NS om aan te blijven omdat zij dacht het bedrijf zo beter onder controle te kunnen houden. Dit betekende wel dat ze moesten meewerken met de Duitsers. Naast transport van oorlogsmaterieel was NS ook verplicht mee te werken aan de transporten van joden, zigeuners, krijgsgevangenen en dwangarbeiders naar de kampen.

Daarom werden veel treinen, vooral in het laatste oorlogsjaar, door de geallieerden beschoten. Daarbij vielen veel slachtoffers, ook onder het personeel.

Door de beschietingen en doordat de Duitsers veel materieel hadden meegenomen, waren veel verbindingen onbruikbaar geworden.

## **Modernisering**

Tijdens de wederopbouw werden veel moderniseringën doorgevoerd. Zo werden veel lijnen 'onder de draad gebracht', dat wil zeggen geëlektrificeerd. Sinds 1908 bestond er al elektrisch materieel, en vanaf 1924 waren al veel lijnen geëlektrificeerd, maar nog niet op zulke grote schaal. Nieuw materieel kreeg een gestroomlijnde vorm, naar voorbeeld van de eerste dieseltreinen, die reden vanaf 1934.

In 1958 hield NS, als eerste land ter wereld, op met stoomtractie. Voor de oorlog had Nederland trouwens nog een primeur: vanaf 1934 werd als eerste ter wereld de zogeheten starre dienstregeling ingevoerd, waarbij op een vast tijdstip ieder uur of half uur een trein vertrekt. Ook met de knooppuntendienstregeling was Nederland de eerste.

## **De auto**

Vanaf 1960, nam het autobezit in Nederland fors toe. Met de uitbreiding van het wegennet werd de auto zo'n geduchte concurrent voor het spoor, dat NS gedwongen was om te bezuinigen. De stationscontrole werd afgeschaft (voor die tijd moest iedereen een toegangsbewijs hebben voor het perron) en er werden veel kleine stations opgeheven. Om een idee te geven: tegenwoordig hebben we bijna 400 stations; dat is ooit bijna 1200 geweest!

## **Opsplitsing**

Tot 1990 was NS eigenaar van alle spoorlijnen, treinen en stations. Het onderhoud van al dat bezit ging al gauw veel meer kosten dan de verkoop van treinkaartjes opleverde. Bovendien had NS de verplichting om overal te rijden, ook op trajecten met weinig reizigers. Daardoor werden de tekorten ieder jaar groter; de overheid moest steeds meer bijpassen om het spoorbedrijf draaiende te houden. Daarom werd in 1990 besloten om het bedrijf op te splitsen. De spoorlijnen werden eigendom van de staat.

Namens de overheid beheert en onderhoudt ProRail het spoornet. De NS werd opgedeeld in zelfstandige stukken. Het goederenvervoer ging naar Railion (daarvoor NS Cargo en NS Goederen). Samenwerking met de Duitse spoorwegen (DB) en het bedrijf Schenker leidde in 2009 tot een nieuw bedrijf onder de naam DB Schenker Rail Nederland. NS Reizigers (NSR) werd verantwoordelijk voor het personenvervoer. Daarnaast heb je nog NS Stations (voorheen NS Poort en NS Vastgoed) die de stations in Nederland beheert en Nedtrain, het onderhoudsbedrijf voor het materieel.

In 2008 kwam er nog een NS-bedrijf bij: NS Hispeed dat de hogesnelheidslijnen en andere internationale treinen exploiteert.

### **Nieuwe concurrentie**

Vanaf 1995 is het niet meer vanzelfsprekend dat NS Reizigers het spoornetwerk exploiteert. Sindsdien heeft het een concessie (toestemming door de overheid onder bepaalde voorwaarden) om het hoofdrailnet te exploiteren. Ook een paar lokale lijnen worden bereden door NSR.

Daarnaast heeft de overheid ruimte gemaakt voor concurrentie. Vandaag de dag rijden ook andere bedrijven op regionale Nederlandse spoorlijnen buiten de Randstad, zoals Arriva, Connexion, Veolia en Syntus.

Op het eerste gezicht lijkt de situatie dus op die uit de beginjaren, maar er zijn belangrijke verschillen. De bedrijven werken nu goed samen en de dienstregeling wordt centraal gemaakt en aangestuurd.