

# INHOUD

Karla Peijs

VOORWOORD 7

I

Guus Veenendaal

DE HSM ALS COMMERCIEEL BEDRIJF TOT 1866 11

2

Jacq. van der Meer

AMSTERDAM-HAARLEM:

DE EERSTE JAREN VAN DE HSM 69

3

Gerrit Nieuwenhuis

OVERHEID EN SPOORWEGEN 99

4

Jan Schulten

MARS IN DE TREIN (1839-1914) 119

5

Peter Baas en Hugo Roos

DE AANDELEN EN OBLIGATIES VAN DE HOLLANDSCHE  
IJZEREN SPOORWEGMAATSCHAPPIJ EN GELIEERDE  
ONDERNEMINGEN 147

OVER DE AUTEURS 162

LITERATUUR 164

REGISTER 169

ILLUSTRATIEVERANTWOORDING 175

# DE HSM ALS COMMERCIEEL BEDRIJF TOT 1866

Guus Veenendaal

## DE OPRICHTING

### De leiding

Op 8 augustus 1837 werd in Amsterdam de eerste spoorwegmaatschappij van Nederland, de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij, opgericht als naamloze vennootschap. De initiatiefnemers waren Louis J.J. Serrurier, Rodolphe le Chevalier en Willem C. Brade. Serrurier (1791-1853) was ondanks zijn Fransklinkende naam een rasechte Amsterdammer en een gerespecteerd zakenman, chef van een handelshuis dat vooral zaken deed met Nederlands-Indië. Le Chevalier (1776-1865), ook in Amsterdam geboren maar van Zwitserse afkomst, was chef van het handelshuis annex rederij J.J. Poncelet & Zoon, dat grote belangen had in Midden- en Zuid-Amerika en speciaal ook Suriname. Willem C. Brade (geboren in 1792), was oorspronkelijk militair ingenieur, tot hij zich in 1819 in Amsterdam vestigde als civiel-ingenieur en architect. De twee eerstgenoemde waren de stuwende kracht achter de commerciële en financiële kanten van de nieuwe maatschappij, Brade was de technicus en een van de weinigen in Nederland die echt verstand hadden van spoorwegen en spoorwegaanleg. Hij was betrokken geweest bij de opmetingen van het eerste serieuze spoorwegproject in Nederland, de Rijnspoorweg van William A. Bake in 1834-1835, en had dus kennis van zaken. Hij had zelfs een tech-

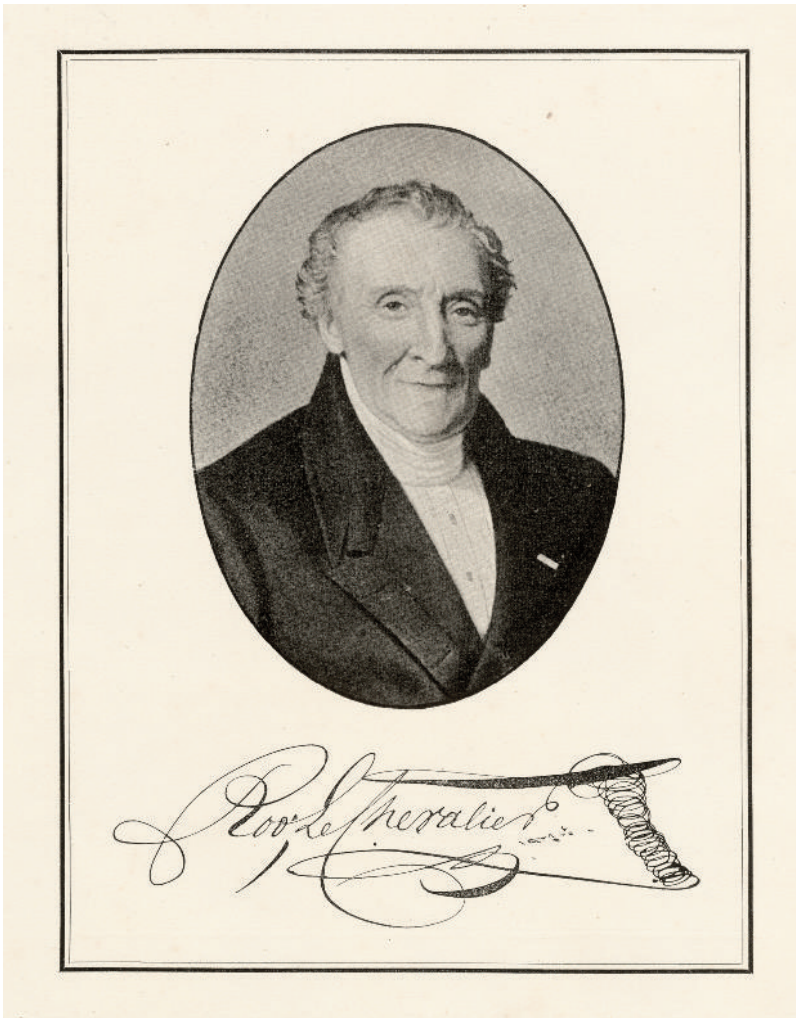


Willem C. Brade, de eerste technicus van de HSM. Schilderij door J.W. Pieneman

nisch handboek gepubliceerd, waarin ook veel aandacht werd besteed aan het nieuwe fenomeen, en hij werd gezien als de deskundige bij uitstek, een van de zeer weinigen in Nederland, misschien wel de enige. Deze drie heren stonden gezamenlijk borg voor een serieuze en betrouwbare onderneming.\*

Het hoogste bestuursorgaan van de nieuwe maatschappij was de Raad van Administratie, met Serrurier als commissaris-president, J. Gerken als secretaris, S.B. Sichel als thesaurier, F.W. Karthaus als commissaris en Brade als ingenieur-directeur. Gerken,

\* Zie voor de aanleg en de exploitatie van het traject Amsterdam-Haarlem de bijdrage van Jacq. van der Meer hierna.



Rodolphe le Chevalier, initiatiefnemer van de HSM

Sichel en Karthaus kwamen uit Amsterdamse bankiers- en handelskringen en verstevigden daarmee het aanzien van de nieuwe HSM. Vooral Karthaus, met veel zakenrelaties in Europa, zou een grote rol spelen bij het aantrekken van personeel, maar ook bij de aanschaf van rollend materieel, rails en andere technische zaken. Een ijzeren spoorweg was tenslotte nog een volkomen onbekende grootheid en vergde in het begin vooral veel kijken over de gren-

zen naar buurlanden, waar men misschien al verder was in dit opzicht. Karthaus kon hier dus een belangrijke rol spelen.

Le Chevalier wilde geen rol in de nieuwe onderneming en hield zich verder op de achtergrond. Sichel trad al in 1840 af en werd opgevolgd door David Borski, van het bekende Amsterdamse bankiershuis van die naam. Bij zijn aftreden in 1854 werd hij als commissaris opgevolgd door zijn jongere broer Johannes Borski, zodat de nauwe band met de Amsterdamse geldmarkt gehandhaafd bleef. Het heeft geen zin om alle wisselingen onder de commissarissen hier te noemen – ze staan allemaal in het gedenkboek van 1889. Een belangrijke man in de Raad van Administratie werd in 1853 David van der Vliet, van de gelijknamige grote ijzerhandel in Amsterdam. De aanleg van spoorwegen vraagt nu eenmaal massa's ijzer en staal, dus een ijzerhandelaar in de Raad was ook zakelijk nuttig.

Hoewel Brade de eerste plannen voor de eigenlijke aanleg van de spoorlijn had gemaakt, werd hij al gauw als ingenieur-directeur aan de kant gezet. Hij was een lastig en eigenzinnig man met ook nog eens hoge financiële eisen, en hem werd verweten dat hij bij de eigenlijke bouw van de lijn te vaak afwezig was en de aannemers te weinig in de gaten hield. Tegen het einde van 1838 werd het de Raad te veel en werd Brade op staande voet ontslagen. De adjunct-ingenieur C.C. van Hall nam voorlopig voor hem waar, maar hij werd nog niet deskundig genoeg geacht om Brade ook definitief op te volgen. De Raad verzocht daarop aan de minister van Binnenlandse Zaken of een deskundig ingenieur van Rijkswaterstaat kon worden geleend. Na enig onderhandelen werd Frederik W. Conrad (1800-1870) beschikbaar gesteld, voorlopig voor een half jaar. Hij zou tot 1855 als ingenieur-directeur aan de HSM verbonden blijven, en het succes van de onderneming is voor een groot deel aan zijn technisch vernuft en organisatievermogen te danken.

Conrad kwam uit een familie van waterstaatsingenieurs en het vak is hem met de paplepel ingegoten. Voordat hij bij de HSM in dienst kwam had hij al een mooie carrière doorlopen bij Rijkswaterstaat, en had zelfs enige spoorwegervaring opgedaan bij de op-



Frederik W. Conrad, ingenieur-directeur van de HSM. Schilderij door J. Gerstenhauer-Zimmerman, 1844

metingen voor de spoorweg van Bake. Echt ervaren op dat gebied was hij weliswaar nog niet, maar dat zou geen probleem zijn want hij maakte zich de benodigde kennis in snel tempo eigen. Conrad zou uitgroeien tot een nationaal en internationaal bekend deskundige op het gebied van waterstaat en spoorwegen en in binnen- en buitenland veel onderscheidingen krijgen. In 1847 was hij een van de oprichters van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs en ook bestuurslid van verscheidene buitenlandse organisaties van dezelfde soort. Hij was nauw betrokken bij de aanleg van het Suezkanaal als afgevaardigde van de onderkoning van Egypte in de kanaalmaatschappij van Ferdinand de Lesseps. Hij woonde de opening van het kanaal nog bij maar overleed in München op de weg terug naar huis. Zonder zijn leiding zou de HSM een moeilijker geboorte hebben gekend.

## Het personeel

Het vinden van geschikt personeel, vooral voor de technische beroepen, bleek een groot probleem. Er was nu eenmaal in Nederland nog nauwelijks zware industrie waar met stoom gewerkt werd, en dus moest men genoeg nemen met buitenlanders. De eerste machinisten van de HSM waren Engelsen die als fabrieks-monteurs meegekomen waren met de eerste locomotieven, die ze in Haarlem in elkaar zetten. John Middlemiss was de eerste van deze gastarbeiders en hij zou blijven tot 1846. Alleen een vorstelijk salaris – f1500 per jaar – en vrije woning en dergelijke extra's hielden hem zo lang in Haarlem. Andere buitenlanders waren Walen en Duitsers, totdat er genoeg Nederlanders waren opgeleid om het werk over te nemen. Conrad zag erop toe dat jongelieden werden aangesteld als aspirant-ingenieur om het vak in de praktijk te leren. Zo kwamen A.D. Teyler van Hall en M.C.J. Piepers al in 1841 bij de HSM in dienst, later gevolgd door H.A. Bake – een zoon van de pionier van de Rijnspoorweg W.A. Bake – als aspirant-werktuigkundige. In 1846 kwam P.K. Bakker Korff als werktuigkundige de gelederen versterken; hij zou het brengen tot chef van Tractie en Materieel.

Voor de niet-technische beroepen was de keuze ruimer. Uit de gelederen van de nu werkeloos geworden schuitenvoerders en hun walpersoneel konden mensen voor de stationsdienst en administratie gerekruteerd worden, terwijl onderofficieren van het leger gezocht waren als conducteurs en wachters. Zij konden lezen en schrijven, waren gewend te gehoorzamen en waren in groten getale beschikbaar gekomen door de demobilisatie van het Nederlandse leger na de vrede met België in april 1839. Het spoorwegbedrijf eiste nu eenmaal een strakke organisatie, waarin iedereen precies wist wat hij moest doen en aan wie hij verantwoording schuldig was. Ook bij de toen nog lage snelheden kon een klein foutje of vergissing grote gevolgen hebben. Een stoomlocomotief was nu eenmaal geen veredelde theeketel op wielen maar een potentieel levensgevaarlijk apparaat, met een dodelijke energie bij