

Wim Daniëls & Suzanne Voets

*Het  
eerstvolgende  
station is ...*

DE GESCHIEDENIS VAN HET REIZEN MET DE TREIN



Alfabet  
Uitgevers  
2024

---

---

# MEDEDELING VOOR DE REIZIGERS

---

---

Tweehonderd jaar geleden, in 1825, reed er voor het eerst een trein. Het was op een dinsdag in september, de 27e van die maand, in het noordoosten van Engeland op een traject van dertien kilometer, van Darlington naar Stockton. Er was al een testrit geweest, maar op die 27e september was de eerste officiële rit.

De tram zou nog zo'n vijftig jaar op zich laten wachten, de auto zestig jaar en het vliegtuig bijna tachtig jaar. Zelfs een ogenschijnlijk eenvoudig vervoermiddel als de trapfiets was nog niet uitgevonden; dat zou pas kort na 1860 gebeuren. De trein was er in vergelijking met andere moderne vervoermiddelen vroeg bij.

In Nederland reed de eerste trein in 1839. Dat was op een traject van zo'n zeventien kilometer, van Amsterdam naar Haarlem. In de eerste twee decennia erna werd het spoorwegennet in Nederland slechts mondjesmaat uitgebreid. Pas

vanaf 1860, toen de overheid het belang van uitgebreid treinverkeer eindelijk inzag, kwam daarin verandering. Vandaag de dag is het totale treintraject in ons land zo'n 3200 kilometer, met de NS als grootste gebruiker en daarnaast een aantal kleinere vervoerders.

In de tweehonderd jaar dat de trein bestaat, is er een boeiende treingeschiedenis ontstaan. In dit boek vertellen we de grote en kleine verhalen erover. Dat doen we als ware treinliefhebbers. We reizen veel met de trein, en meestal met genoeg. Natuurlijk kan een treinreis weleens tegenvallen en zelfs uitvallen door een vermaledijde seinstoring, door werkzaamheden of een andere oorzaak. Soms kun je er echt weleens de pest over in hebben, maar in veruit de meeste gevallen verlopen treinreizen prettig en voorspoedig en komen treinen op tijd op de plaats van bestemming aan.

Je bent met de trein bovendien fileloos onderweg en kunt mijmerend naar buiten kijken en voorbijsnellen aan bos en hei, kanalen en rivieren, dorpen en steden. Je kunt in een aardig of zelfs waardevol gesprek belanden met een medereiziger of met de koptelefoon op naar een interessante podcast of fijne muziek luisteren. En je kunt je verliezen in een boek, bijvoorbeeld dit boek, over het reizen met de trein, hoe het is begonnen, hoe het zich ontwikkeld heeft en welke bijzonderheden tweehonderd jaar treingeschiedenis heeft opgeleverd.

**WIJ WENSEN U EEN PRETTIGE REIS.**

---

---

# DE ALLEREERSTE TREIN

---

---

Het begon allemaal met de stoomlocomotief, een uitvinding van de Engelsman George Stephenson, die leefde van 1781 tot 1848. Maar de stoomlocomotief was niet de eerste stoommachine. Er waren voorlopers. De allereerste was van Stephenson's landgenoot Thomas Newcomen (1663-1729), die te boek staat als de uitvinder van de stoommachine. Zijn vinding werd onder andere in de mijnbouw ingezet om grondwater op te pompen. De Schotse ingenieur en uitvinder James Watt (1736-1819) verbeterde Newcomen's stoommachine. Hij deed dat zo goed dat hij geldt als de uitvinder van de moderne variant van de stoommachine, die mede leidde tot de Industriële Revolutie. Na Watt was er de Engelse uitvinder Richard Trevithick (1771-1833). Hij was het die de mens- en paardenkracht die men in de mijnen gebruikte om de kolenkarretjes over de mijnrails te laten lopen, verving door stoomkracht die via een klein locomotiefje werd opgewekt. En op die uitvin-

ding borduurde George Stephenson voort om tot de stoomlocomotief te komen die inzetbaar was voor het bovengrondse vervoer van goederen en passagiers over grote afstanden.

Toen Stephenson zijn uitvinding deed, stond hij bekend als ingenieur. Maar de aanloop naar die functie was een lange geweest. Stephenson begon zijn werkzame leven op piepjonge leeftijd als koeienhouder; hij werd daarna paardendrijver en ging vervolgens aan de slag in de mijnbouw. Lezen en schrijven leerde hij pas op achttienjarige leeftijd. In de mijnbouw werkte hij zich op tot monteur en in die hoedanigheid kwam hij op het idee van de bovengrondse stoomlocomotief. De allereerste versie ervan kreeg de naam Locomotion No. 1. Stephensons zoon Robert, die later tunnels en bruggen zou gaan ontwerpen, was ook betrokken bij de ontwikkeling van de Locomotion No. 1 en bij verbeterde versies ervan.

Oorspronkelijk was het de bedoeling om Stephensons locomotief in te zetten als trekkracht voor het vervoer van steenkool in goederenwagens. Edward Pease (1767-1858), een Engelse zakenman, was op het idee gekomen van de aanleg van een kolenspoorlijn. Hij wilde de kolen die gedolven werden in het Noordoost-Engelse graafschap Durham gemakkelijker en efficiënter kunnen vervoeren naar de havenplaats Stockton, voluit Stockton-on-Tees, van waaruit ze dan per boot verder getransporteerd zouden kunnen worden. Toen hij eenmaal toestemming had om een kolenspoorlijn aan te leggen, meldde Stephenson zich bij hem met het idee om een locomotief als trekkracht voor de goederenwagens te gebruiken in plaats van de paarden die Pease daarvoor in gedachten had. Stephenson had berekend dat de locomotiefkracht vele malen groter was dan de paardenkracht. Hij wist Pease daarvan te

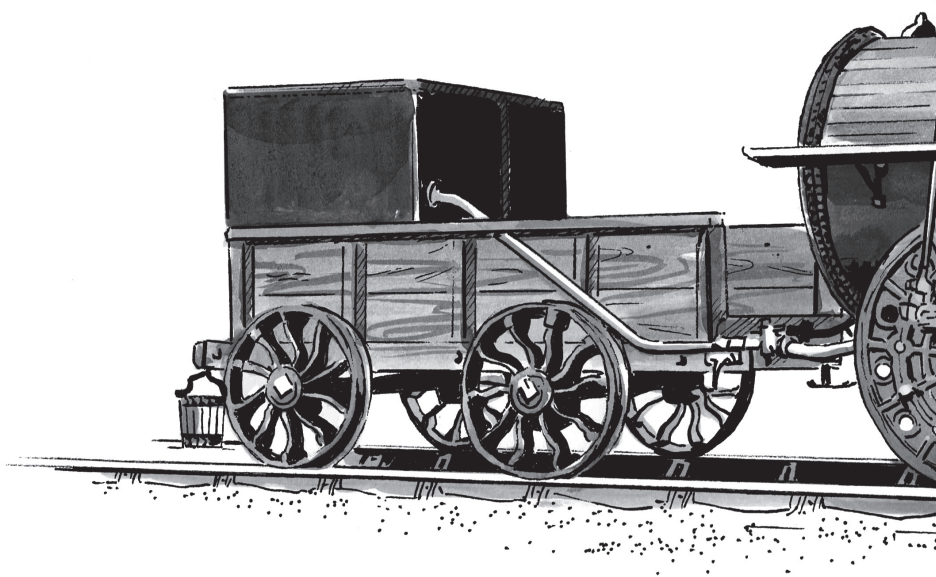


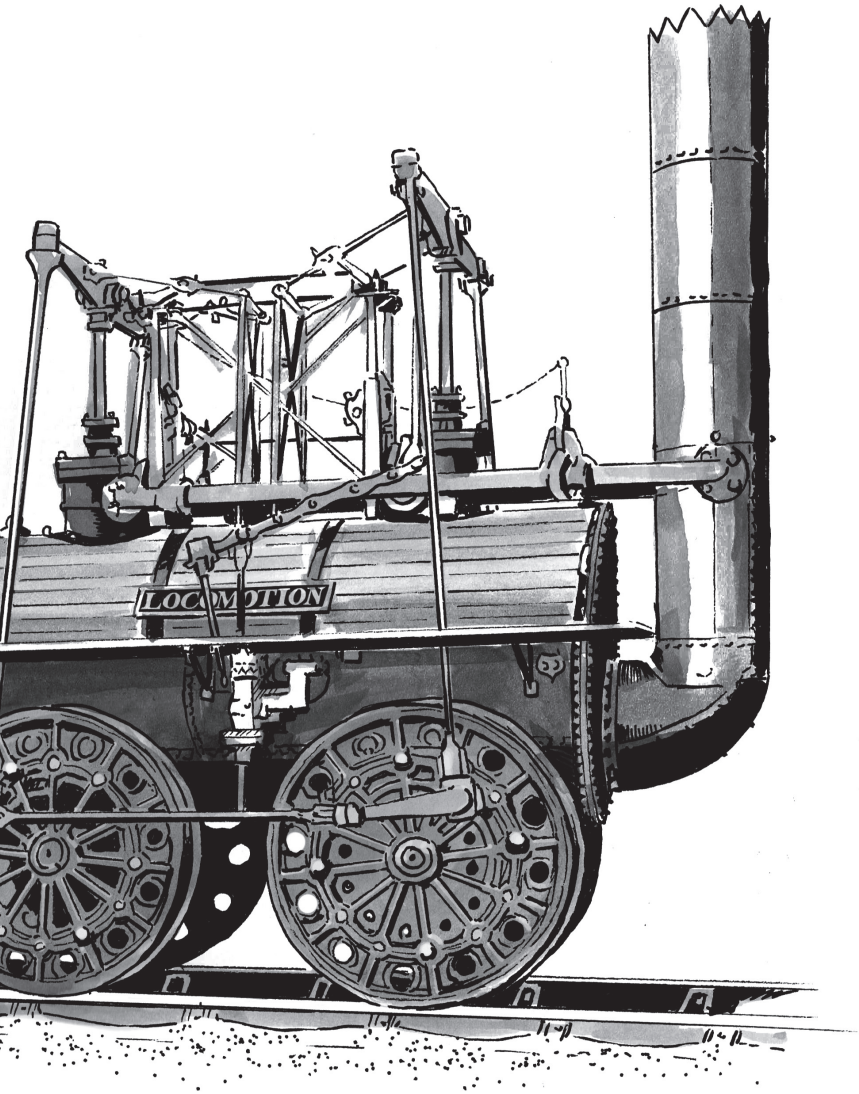
George Stephenson

overtuigen en zo kon dan in september 1825 de stoomtrein zijn eerste rit maken.

Het paard bleef daarbij niet helemaal buiten beeld, want een man op een paard reed een klein stukje vooruit. Hij droeg een vlag met daarop de Latijnse tekst *PERICULUM PRIVATUM UTILITAS PUBLICA*, wat zoveel wil zeggen als dat er mensen waren die privé een financieel risico hadden genomen ten behoeve van de publieke zaak. Dat sloeg vooral op Edward Pease. Hij was er overigens niet bij toen de eerste trein vertrok omdat een van zijn zonen de dag ervoor was overleden.

Locomotion No. 1







Op dinsdag 27 september 1825 vertrok de Locomotion No. 1 bij het plaatsje Shildon in het graafschap Durham naar Darlington, het beoogde officiële vertrekpunt van de trein. George Stephenson zelf stond op de bok als machinist. In Darlington was het enthousiasme al groot; er waren zo'n tienduizend mensen op de been. De trein reed daarna voor de eerste echte rit door naar Stockton, waar de trein verwelkomd werd met saluutschoten. De gemiddelde snelheid over het dertien kilometer lange traject van Darlington naar Stockton was 24 kilometer per uur. De locomotief trok niet alleen kolenwagentjes maar ook wagons met passagiers, want Pease en Stephenson waren er al snel van overtuigd geraakt dat goederenvervoer en passagiersvervoer hand in hand konden gaan. Bij de eerste treinrit waren niet slechts enkele passagiers aanwezig, nee, het waren er meteen honderden die zich de allereerste treinreizigers ooit mochten noemen. En George Stephenson ging de boeken in als 'de vader van de spoorwegen'.

## ◦ DE WERKING VAN EEN STOOMLOCOMOTIEF

Een stoomlocomotief is een stalen gevaarte met daarop een vuurkist waarin de stoker – ook leerling-machinist genoemd – via een luik het vuur opstookt met kolen. Die kolen haalt de stoker uit een bak, *tender* geheten, die direct achter het locomotiefgedeelte hangt, al kan de tender en de locomotief ook

één geheel zijn; dan spreekt men van een tenderlocomotief. De vuurkist is een onderdeel van de stoomketel. In die ketel zit ook een grote voorraad water. Dat water gaat door het felle vuur koken en verdampen. De stoom die daarbij vrijkomt, zorgt voor een grote druk in de stoomketel, zeker als die stoom nog eens extra door het vuur gejaagd wordt, wat tot 'oververhitte stoom' leidt. De opstijgende stoom wordt opgevangen in de stoomdom, die van buitenaf zichtbaar is als een van de bulten op de locomotief. Vanuit de stoomdom wordt de stoomdruk naar de cilinders geleid, die vooraan bij de locomotiefwielen zitten. De stoomdruk zet de zuigers van de cilinders in beweging. Die zuigers zijn met een drijfstang verbonden met de aandrijfwielen van de locomotief en die aandrijfwielen zijn op hun beurt via koppelstangen verbonden met de andere locomotiefwielen. De machinist, die in het machinistenhuis (de cabine) van de locomotief naast de stoker staat, kan bij voldoende stoomdruk via een zwenkwiel de aandrijfwielen in beweging zetten, vooruit of achteruit. En dan rijdt de trein. Wat er door de schoorsteen van de stoomlocomotief naar buiten komt, is een combinatie van rook en afgewerkte stoom. Dat de rook goeddeels wit oogt, komt door de stoom.