

Op 15 februari van dit jaar overleed Jan Nieland. Hij was in 2002 en 2003 een van de redacteuren van *Zutphen*. In die tijd heeft hij diverse artikelen geproduceerd. Bezoekers van de studiezaal van het archief in die tijd zullen hem zich zeker herinneren. Zijn ‘onderwerp’ was de politiek in de 19de eeuw, maar hij was niet eenkennig. Je kon hem niet begroeten of hij zei: ‘Moet je nou eens zien ...’ en dan had hij weer wat merkwaardigs te pakken. Dat is ook te zien aan de artikelen die hij voor *Zutphen* schreef, zoals bijgaande vondst.

Hij was een opmerkelijk man.

Trein te duur ‘voor de arbeidende klassen’

JAN NIELAND

Reizigers van en naar Zutphen hebben anno 2008 te maken met verschillende spoorwegmaatschappijen, net als ruim een eeuw geleden. De NS rijdt tussen Arnhem en Zwolle, een dochter – RegioNS – pendelt tussen Zutphen en Apeldoorn, en ten oosten van Zutphen rijden de dieseltjes van Syntus. Nu klagen reizigers over volle treinen en vertragingen. Eind 19de eeuw werd er ook geklaagd – toen over de tarieven, althans die van de HIJSM – zo blijkt uit de *Zutphensche Courant* van maart 1894.

Vorden ligt aan de spoorlijn van Zutphen naar Winterswijk, die op 24 juli 1878 in gebruik werd genomen. Deze lijn was aangelegd door de Nederlandsch-Westfaalsche Spoorweg-Maatschappij, die de exploitatie had uitbesteed aan de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM).

De spoorlijn Arnhem-Zutphen was van staatswege aangelegd (wet van 18 augustus 1860) en werd op 2 februari 1865 in gebruik genomen. Op deze lijn reden treinen van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, die anders dan haar naam doet vermoeden een particuliere onderneming was.

(bron: J.W. Sluiter e.a. [1991], *Overzicht van de Nederlandse spoor- en tramwegbedrijven*. Leiden/Utrecht: Matrijs)



Het station van Vorden (gelijk aan Lichtenvoorde en Groenlo) in zijn oorspronkelijke staat van 1877. In 1919 werd de rechtervleugel van het station verlengd.

Men schrijft ons uit Vorden:

De verbeelding is waarlijk erger dan de deriendaagse koorts. Dat kan men het beste merken aan onze dichters. Om maar eens een voorbeeld te noemen: onze Nicolaas Beets verheugde zich in het jaar 1837 zoo recht hartelijk in 't gegronde vooruitzicht op de spoorwegen, dat hij bij voorbaat reeds alle vaart- en rij-jammeren wilde dragen en zonder morren uitstaan.

Dus riep hij vol bewondering uit:

Spoorwegen, heerlijke spoorwegen!

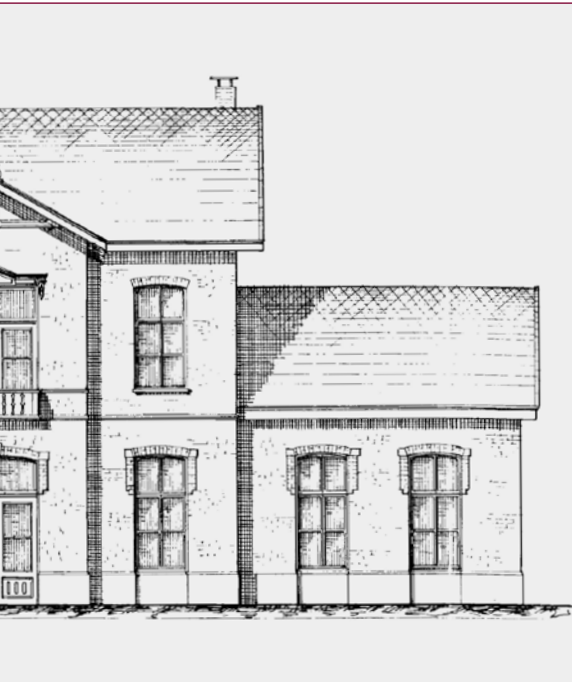
Op U zal niet gerookt worden, want daar is geen adem!

Op U zal niet geslapen worden, want daar is geen rust!

Op U zal niet worden gebabbeld, want daar is geen tijd.....

Komt heerlijke spoorwegen!

Daalt als een tralienet neder op onze provinciën!



Uit: H. Romers (1981),

*De Spoorwegarchitectuur in Nederland
1841-1938, Zutphen: Walburg Pers*

Vernietigers aller groote afstanden,

Versmaadt de kleine afstanden van ons koninkrijk niet!

Ja, laten de zangen der verrukte dichters het weldra in verrukte tonen uitgalmen:

De spoorweg kwam, de spoorweg kwam!

Laten de zakdoeken der schoonen U toegewuïfd worden!

De medailles onzer munt U tegenrollen!

Dan eerst als de Hollandsche natie langs

Uwe gladde banen dagelijks door elkander

zal geschoten worden als eene partij we-

versspoelen, zal er welvaart en bloei in ons

dierbaar Vaderland heerschen.

't Was zeer prijzenswaardig in dezen dichter dat hij onze natie in eene bezielende schittering op de zegeningen welke de spoorwegen de menschheid zouden brengen opmerkzaam maakte, want vooringenomenheid tegen dit nieuwe vervoermiddel, 't welk zoo geheel van de bestaande vervoermiddelen afweek, was althans ten plattelande groot, zoó groot zelfs, dat meer dan eene kwart eeuw daarna niet weinigen nóg in de meening verkeerden dat de ijzeren reus met zijn langen sleep van wagens eene der laatste Openbaringen zou blijken te wezen van den Satanischen trek naar de vrucht van den verboden boom, en dat het einde van de dingen nu aanstaande was.

Schrijver dezes herinnert zich nog bijzonder duidelijk de ontsteltenis, veroorzaakt door de tijding dat de Staatsspoor niet alleen geen huizen, maar zelfs geene heuvelen zou ontzien op zijn weg, en dat sommigen dientengevolge uit de voorvaderlijke streek, waaraan een schat aan herinneringen verbonden was, zouden worden verdreven.

De meeste reden tot bezorgdheid hadden intusschen de schippers en de vrachtrijders, wier bestaan er ernstig door werd bedreigd. Maar ondanks alle bezwaren en bekommelingen van dezen en genen, die moeite had-

den den tijd bij te houden werd de hoop van de dichter Beets vervuld: De spoorwegen zijn gekomen en bedekken werkelijk als een tralienet onze provinciën; de vernietigers der groote afstanden hebben daarbij de kleine afstanden van ons koninkrijk niet versmaad en aan dichtertlijke ontboezemingen heeft het waarlijk niet ontbroken.

En toch: Die spoorlijn blijkt per slot van rekening de rechte broeder óók niet te wezen. Bij nadere kennismaking valt hij geducht tegen: Niet omdat er op gerookt, geslapen en gebabbeld wordt en er nog steeds tijd blijkt te wezen om zich te vervelen, maar omdat de spoortrein voor de arbeidende klassen, vooral waar het kleine afstanden en enkele reizen betreft te duur is.

Hoe weinigen toch kunnen ten platten lande in een goede anderhalf uur dertig cents verdienen! Het heugt me nog als de dag van gisteren, dat die som als dagloon aan de veldarbeiders werd uitbetaald. En hoeveel komen, of liever: hoe wéinig komen deze menschen, den eenen dag door den anderen gerekend, er zelfs tegenwoordig nog maar net bóven!

Dat ook voor het vervoer van góederen de spoortrein te duur is, wordt evenzeer door de stukken bewezen. Immers het getal der vrachtwagens, naar en van plaatsen waarlangs de trein voortstoomt, neemt eer toe dan af.

En ten bewijs dat ze de concurrentie best kunnen volhouden, kan wel dienen dat ze altijd zwaar beladen zijn. De dichter, bovengenoemd, die nog steeds in het land der levenden verkeert, zal met zijn scherp oog deze verschijnselen zeer zeker óók met leedwezen opgemerkt hebben. En als de eenvoudige doch geniale uitvinders der stoomkracht konden vernemen, dat door hunne schitterende uitvinding na volhardend pogen hunne standgenoten in de allerlaatste plaats

gebaat werden, dan zouden ze zich daarover evenzeer bedroeven.

Zoo zagen we dat – om niet met algemeenheden te schermen – in den laatsten tijd eene firma als die van P.B alhier, wier stoomworstmakerij vlak bij het station der H.IJ.S.M. staat, en natuurlijk juist dáár gebouwd werd met het oog op eene gemakkelijke verzending, er weder toe overging, om naar den ouden trant de varkensworsten per vrachtwagen aan 't station in Zutphen te doen bezorgen, vanwaar ze vervolgens per Staatsspoor naar de plaats van bestemming worden vervoerd.

Wanneer genoemde firma daarin geen vrij groot geldelijk voordeel zag, zou ze niet tot deze maatregel zijn overgegaan. En levert het vervoer per vrachtwagen, althans tot aan het Staatsspoor werkelijk geldelijk voordeel op, dan zou ook onze roomboterfabriek per slot van rekening op zo'n allesbehalve gunstige plaats gebouwd wezen.

Dit is het waarop we de lezers van de *Zutphensche Courant*, als op een niet onbelangrijk verschijnsel, meenden te moeten wijzen.