

GROOTROND TRAJECTSTEMPELS

Inleiding

De Nederlandse spoorwegen

Het Nederlandse spoorwegnet was in de beginjaren vrij eenvoudig van opzet maar werd later bijzonder gecompliceerd. In 1855 bestonden slechts vier trajecten in Nederland:

- Amsterdam-Haarlem-Leiden-Den Haag-Rotterdam. Dit traject werd geëxploiteerd door de *Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij* (HSM of HIJSM, c.q. HYSM, opgericht in 1837).
- Aken-Maastricht. Dit traject was van de *Aken-Maastrichtsche Spoorweg-Maatschappij* (AM).
- Amsterdam-Utrecht-Arnhem en Amsterdam-Utrecht-Rotterdam. Dit traject werd beheerd door de *Nederlandsche Rhijnspoorweg Maatschappij* (NRS, voorheen de *N.V. Dutch Rhenish Railway Company*).
- Moerdijk-Zevenbergen-Roosendaal-Essen-Antwerpen en Roosendaal-Breda. Dit laatste traject werd geëxploiteerd door de *Société anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam* (AR).

's GRAVENHAGE
STATION HOLL: IJZEREN SPOORWEG

Naamstempel, verstrekt op 31 december 1892



Haltestempel ROTTERDAM in rood

De verschillende trajecten sloten niet op elkaar aan. In Amsterdam en Rotterdam werkten de NRS en de HSM geheel afzonderlijk van elkaar.

In Rotterdam was het Maasstation van de NRS en station Delftsche Poort van de HSM.

Station Willemspoort van de HSM in Amsterdam was tegenover de uitspanning d'Een Honderd Roe, aan de noordzijde van de Trekvaart gebouwd. De NRS had als station Weesper Poort.

Bij de uitbreiding van het spoorwegennetwerk werden nog enkele spoorwegmaatschappijen opgericht:

- Utrecht-Zwolle-Kampen: de *Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij* (NCS).
- Noorder- en Zuidernet: de *Maatschappij tot Exploitatie van de Staatsspoorwegen* (SS).
- Boxtel-Goch-Wesel: de *Noord-Brabantsch-Duitsche Spoorweg Maatschappij* (NBDS).

In de periode van ongeveer 1830 tot 1860 waren de spoorwegen in handen van particuliere ondernemers die de aanleg en exploitatie deden. Van ongeveer 1860 tot 1890 werden de spoorwegen deels door particuliere maatschappijen en deels door de staatsoverheid gerund, waarbij de infrastructuur door de staat werd verzorgd en de exploitatie door de particuliere maatschappijen.

De staat liet vanaf 1890 spoorwegovereenkomsten tot stand brengen waaruit op 25 november 1916 de belangengemeenschap tussen de Staatsspoorwegen (S.S.) en de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HSM) ontstond. Deze overeenkomst trad op 1 januari 1917 in werking. Uiteindelijk werd, door de Wet tot Reorganisatie van het Spoorwegbedrijf, de N.V. Nederlandsche Spoorwegen opgericht.



Haltestempel AMSTERDAM met punt

Het Nederlandse spoorwegnet was in 1890 vrijwel geheel gereed. Eerst was de spoorlijn Amsterdam-Haarlem-Leiden-Den Haag-Rotterdam de belangrijkste in Nederland. Maar rond 1890 was de situatie drastisch gewijzigd. Het traject tussen Amsterdam en Maastricht, het middennet (Rotterdam-Utrecht-Arnhem) en de Noorder- en Zuiderlijnen waren toen het belangrijkste.

Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij (NCS)

De *Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij* (NCS) werd in februari 1860 te Amsterdam opgericht. Op 20 augustus 1863 werd het traject Utrecht-Hattum geopend. Op 6 juni 1864 volgde het traject Hattum-Zwolle en op 10 mei 1865 het traject Zwolle-Kampen. Dit gehele traject was bedoeld om de belangrijkste spoorwegverbinding te worden tussen het westen en midden van Nederland. Daarnaast verbindingen met het oosten en het noordernet (Hannoverse lijnen). Deze verwachting kwam niet uit. De verbinding liep uiteindelijk niet via Zwolle-Hengelo-Bentheim en Zwolle-Hengelo-Salzbergen maar via Arnhem-Oberhausen. In 1885 werd de meerderheid van de aandelen van de NCS verworven door de *Nederlandsche Rhijnspoorweg Maatschappij* (NRS). Door de enorme financiële problemen werd de NCS uiteindelijk door de NRS overgenomen.

Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen

De *Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen* werd op 26 september 1863 opgericht. Deze maatschappij huurde de door de overheid aangelegde spoorlijnen en droeg alleen de kosten van onderhoud en de aanschaf van het rollend materieel. In 1870 was het spoorwegnet uitgebreid naar Groningen, Leeuwarden en Zutphen in het noorden en oosten van Nederland en naar Den Bosch en Middelburg in het zuiden van Nederland.

Het traject van de Staatsspoorwegen van Breda naar Tilburg werd op 5 oktober 1863 opengesteld. Even later gevolgd door het traject Roosendaal-Bergen op Zoom. In dat jaar werd ook de uitbreiding gerealiseerd met het traject Harlingen-Leeuwarden. De Staatsspoorwegen hadden grote invloed in het tot stand brengen van de verbindingen met België en Duitsland door de opening van de trajecten Almelo-Salzbergen (1865) en Eindhoven-Hasselt-Luik (1866). De staatslijn Arnhem-Zutphen-Hengelo werd ook in 1866 in gebruik genomen waardoor het traject nu een aaneengesloten geheel werd met dat van Amsterdam-Arnhem-Zutphen-Hengelo-Salzbergen-Rheine tot Berlijn toe.

De verbinding tussen Amsterdam en Den Helder werd uitgevoerd door de HSM. In 1865 werd een concessie verleend voor de exploitatie van de Noordhollandsche Staatsspoorweg voor het traject Amsterdam-Den Helder. Tevens werd een concessie verleend voor de aanleg van het traject Haarlem-Uitgeest.

Het net breidde zich snel uit: Arnhem-Zwolle (1865-1866), Zutphen-Hengelo-Enschede (1865-1866), Leeuwarden-Groningen (1866), Tilburg-Venlo (1865-1866), Venlo-Maastricht (1865, in Venlo verkreeg men aansluiting op het Duitse spoorwegnet) en Breda-Moerdijk (1866). In 1869 werd het traject Harmelen-Breukelen (NRS) geopend en in 1870 het traject Gouda-Den Haag en de verbindingssbaan S.S.-HSM (NRS). Ook in het jaar 1870 werd de verbinding gerealiseerd tussen Utrecht en Den Bosch met grote bruggen over de rivieren en het laatste gedeelte Hedel-Den Bosch.

In de regering werd druk overleg gevoerd over de noodzaak voor de aanleg van een spoorlijn Scheveningen-Leiden-Woerden, aangevraagd door de HSM. Dit traject kon echter niet worden gerealiseerd omdat dit strijdig was met de concessie, uit 1860, verleend aan de NSR. Er bestonden twee plannen: één ingediend door de NRS en één door de HSM. Het parlement diende een motie in en de HSM mocht gaan bouwen. Echter, in 1862 werd besloten, dat de NRS verder mocht gaan. En Voor de realisatie van het traject Leiden-Woerden werd een aparte spoorwegmaatschappij, op initiatief van de NRS, opgericht. Het kapitaal voor de aanleg werd echter niet verkregen. Hierdoor moest de NRS de kosten van aanleg vrijwel geheel zelf dragen. Op 15 oktober 1878 werd de verbinding in gebruik genomen.

Wel werd concessie verleend voor de zogenoemde Oosterspoorweg, de belangrijke verbinding met Duitsland vanaf Amsterdam-Amersfoort (gerekend in 1874) met de zijtak Hilversum-Utrecht (gerekend 1874) en Amersfoort-Zutphen (gerekend in 1876).

In 1872 was het traject van Bergen op Zoom naar Vlissingen gerekend gekomen. In 1873 werd het traject Bortel-Gennep-Duitsland in gebruik genomen door de op 28 mei 1869 opgerichte NBDS.

De spoorbrug over het Hollandsch Diep bij Moerdijk werd gebouwd tussen 1868 en 1872 en was 2.536 meter lang. Via deze brug kon de verbinding tussen Zwaluwe (het traject Zevenbergen-Zwaluwe was in 1876 geopend) en Rotterdam (Mallegat) worden doorgetrokken. Alleen het deel in Rotterdam tussen Mallegat en Delftsche Poort ontbrak. Dit traject werd op 1 mei 1877, na het gereedkomen van de Maasbrug en het viaduct over de gedempte Binnenrotte, in gebruik genomen. De trajecten tussen Roosendaal-Moerdijk en Roosendaal-Breda waren in handen van de *Grand Central Belge*. Verschillende malen had de staat geprobeerd de trajecten over te nemen. Dit lukte pas in 1880. Op 1 juli 1880 namen de S.S. de exploitatie over en op dezelfde dag werd de verbinding Zevenbergen-Moerdijk gestaakt omdat deze overbodig was geworden. De S.S. bezat namelijk de verbinding al tussen Zevenbergen-Zwaluwe.

Bij wet van 1875 werden de volgende spoorlijnen door de Staat aanbesteed: Zwolle-Almelo; Dordrecht-

Elst (Gld) via Gorinchem en Tiel; Amersfoort-Nijmegen via Wageningen (Rhenen); Zaandam-Enkhuizen via Purmerend en Hoorn; Stavoren-Sneek-Leeuwarden; Nijmegen-Venlo; Schiedam-Hoek van Holland; Breda-Den Bosch via Oosterhout en Waalwijk (gedeeltelijk gerealiseerd) en Groningen-Delfzijl.

In 1876 werd de spoorlijn Amersfoort-Zutphen geopend. In 1872 was al concessie verleend aan de HSM voor de aanleg van een spoorlijn Zutphen-Winterswijk-Borken. Daartoe werd een spoorwegmaatschappij opgericht: *Nederlandsch-Westfaalsche Spoorweg-Maatschappij*. De exploitatie van de lijn was in handen van de HSM met een lijndienstovereenkomst met de *Deutsche Reichs Bahn* (D.R.B.) voor het gedeelte Winterswijk-grens.

Het traject Arnhem-Nijmegen werd in 1879 geopend. Dit was een van de redenen, dat de verbinding tussen Amsterdam en Keulen via de linker Rijnsoever kwam te vervallen. Deze laatste werd geëxploiteerd door de *Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft*. De NRS had een overeenkomst met de Duitse maatschappij gesloten waarbij een verbinding werd gerealiseerd (in 1865 gereed) over Kleef naar Griethausen met een pontveer (!) over de Rijn tot aan de Nederlandse grens. De NRS bouwde de verbinding van Zevenaar naar de grens en zo bereikte de NRS via Emmerik-Kleef de stad Keulen. In 1887 verviel de verbinding via het pontveer. Via Nijmegen kwam een verbinding met Kleef tot stand. In 1895 werd de spoorlijn Zevenaar-Elten opgebroken.

In 1890 werd op initiatief van de regering besloten een grote reorganisatie door te voeren rond de aanleg en exploitatie van spoorlijnen. De hoofdlijnen van het spoorwegnet waren met stukken en brokken ontstaan en aan elkaar gekoppeld. Belangrijke korte verbindingen ontbraken echter, zodat soms grote omwegen moesten worden gemaakt. In juli 1888 was de concessie tussen de staat en de NSR al ontbonden, zodat de staat in 1890 nieuwe contracten kon sluiten met de overgebleven HSM en de Staatsspoorwegen. De NRS werd opgeheven. De staat zou de aanleg van de spoorlijnen blijven verzorgen, terwijl de HSM en de S.S. de verdere exploitatie voor hun rekening zouden nemen. Het spoorwegnet werd opnieuw verdeeld onder de twee maatschappijen. Soms moesten beide maatschappijen een en dezelfde spoorlijn gebruiken. Hierdoor werd bijvoorbeeld de Betuwelijn vrijwel verlaten en de lijn Rotterdam-Utrecht-Arnhem veel meer gebruikt.

De eigendomsrechten van het traject Tilburg-Nijmegen gingen op 1 januari 1892 over van de *Zuid-Ooster Spoorwegmaatschappij* naar de S.S. De exploitatie ging op 1 mei 1893 over naar de S.S. De eigendomsrechten van het traject Sittard-Herzogenrath gingen op 1 januari 1899 eveneens over van de Zuid-Ooster Spoorwegmaatschappij naar de S.S.

Na 1890 werden nog de volgende trajecten aangelegd:

- Schiedam-Maasluis-Hoek van Holland (1891-1893);
- Sittard-Nederlands-Pruisische grens (1896);
- Heerhugowaard-Hoorn (1898);
- Rotterdam Delftsche Poort-Rotterdam Maas (1899) ook wel de verbindingsspoorweg om Rotterdam genoemd.

In 1898 werden de lijnen Lanaeken-Simpelveld; Budel-Vlodrop; Tilburg-Baarle Nassau en Maastricht-Luik overgenomen van de Grand Central Belge en in exploitatie gegeven aan de Staatsspoorwegen.

Het jaar 1903 was het jaar van de spoorwegstakingen in januari en april, het gevolg van de strijd om de macht tussen het spoorwegpersoneel aan de ene kant en de bestuurders van de spoorwegmaatschappijen aan de andere kant.

In 1917 kwam de belangengemeenschap tussen HSM en de Staatsspoorwegen tot stand, waarbij de staat het gehele spoorwegbedrijf overnam en in 1920 officieel de Nederlandse Spoorwegen ontstonden.

De roerige periode rond de exploitatie van de spoorwegen heeft zijn weerslag in het gebruik van de verschillende trajectstempels, de postkantoren met verantwoordelijkheid over de verschillende trajecten en de instelling van Spoorwegpostkantoren (N^o 1 tot en met N^o 4). Zo kan het voorkomen, dat hetzelfde trajectstempel werd afgedrukt onder en uitgereikt aan verschillende postkantoren en spoorwegpostkantoren.

SPW-POSTKANTOOR N^o1

Naamstempel verstrekt op 28 juli 1888

SPW-POSTKANTOOR N^o4

Naamstempel verstrekt op 15 september 1896

Spoorwegpostkantoor N^o 1 werd in 1876 opgericht, was eerst te Utrecht gevestigd en vanaf 1891 te Amsterdam. Spoorwegpostkantoor N^o 2 werd eveneens in 1876 opgericht en was gevestigd in Rotterdam. Op 1 juli 1877 werd Spoorwegpostkantoor N^o 3 opgericht te Zwolle en op 1 maart 1889 Spoorwegpostkantoor N^o 4 te Arnhem.

De Geldersch-Overijsselsche Lokaal Spoorweg (GOLS)

Op 23 oktober 1885 werd een kleinrond trajectstempel uitgereikt voor deze lokale spoorlijn met bijbehorende naamstempels voor de aan de spoorlijn gelegen stations.

De benaming was GLD:-OV:LOC:SPWG:.

Tot op heden zijn nog geen afdrucken gevonden van dit kleinrondstempel.



Op 9 augustus 1878 werd een wet van kracht, die de mogelijkheid opende voor de aanleg van spoorwegen van een lichtere constructie en een sterk vereenvoudigde beveiliging. Dat was de Lokaalspoorwet. Een lokaaltrein werd in de volksmond al gauw de Bello genoemd, vanwege de bel op de locomotief. De lokaaltreinen mochten eerst niet harder rijden dan 30 kilometer per uur; in 1900 verhoogd tot 50 kilometer per uur.

Textielabrikant Jan Willink wilde het textielgebied Twente en de Achterhoek met elkaar verbinden. In 1879, een jaar na de opening van de lijn Zutphen-Winterswijk (op 24 juli 1878), diende hij een concessieaanvraag in voor de 'Lokaalspoorwegen van Winterswijk naar Hengelo en van Winterswijk naar Zevenaar'. Tevens werd een 'Vereeniging tot Bevordering van den Aanleg van Lokaalspoorwegen in Gelderland en Overijssel' opgericht.

De *Geldersch-Overijsselsche Lokaal Spoorweg* (GOLS) werd op 18 juni 1881 opgericht. Aan geplande lijnen van Winterswijk naar Hengelo en naar Zevenaar waren inmiddels zijtakken toegevoegd: een lijn Doetinchem-Ruurlo-Neede en Boekelo-Enschede. Voor de lijn Winterswijk-Zevenaar was niet zozeer de textiel van belang maar de in de Liemers aanwezige ijzergieterijen en steenfabrieken.

De GOLS opende de lijn Winterswijk-Neede-Hengelo GOLS en Ruurlo-Neede op 15 oktober 1884. Bij de opening waren station Winterswijk GOLS en het traject tot de kruising met de Nederlandsch-Westfaalsche Spoorweg (NWS) nog niet gereed. De spoorlijn werd daarom tijdelijk aangetakt op de lijn Zutphen-Winterswijk, waarbij de lokaaltreinen naar Neede gebruik mochten maken van een spoortje langs het eerste perron van het station Winterswijk NWS. De zijlijn Boekelo-Enschede werd op 7 december 1885 in gebruik genomen.

Op 15 juli 1885 werd de lijn Winterswijk-Zevenaar geopend. Bij de opening was het station Winterswijk GOLS klaar, dat nu ook werd aangedaan door de treinen van en naar Neede. Tegelijkertijd kwam ook het traject Doetinchem-Ruurlo in dienst. Het GOLS-net had daarmee een lengte van 131 kilometer bereikt.

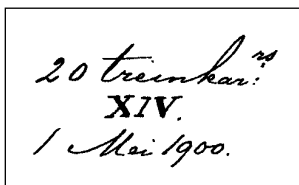
Toen vanaf 1885 het gehele GOLS-net compleet was, werd de treindienst als volgt opgezet:

- Een dienst Winterswijk-Neede, aansluitend op de treindienst van Ruurlo via Neede, beurtelings naar Hengelo en Enschede. Neede werd een knooppunt van lijnen.
- Een dienst Winterswijk-Zevenaar, met daaraan aansluitend een dienst Ruurlo-Doetinchem.

In 1890 werd de dienst Ruurlo-Enschede Noord verlengd naar Oldenzaal.

Trajectstempels grootrond volgnummers en letters

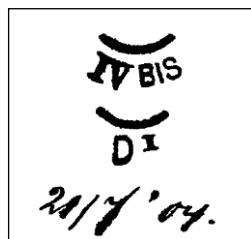
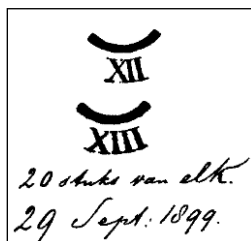
Voor het gemak zijn de trajectstempels onderverdeeld in de trein-, tram- en bootstempels. De stempels vertonen namelijk dezelfde kenmerken: twee plaatsnamen tussen de cirkels in de bovenhelft van het stempel, zijnde het traject, en een code in de vorm van letters of cijfers, het dienstnummer.



Hierna volgt een overzicht van de gebruikte letters en cijfers voor elk traject afzonderlijk, voor zover deze zijn aangetroffen in de afdrucken op poststukken en postzegels.

Het hoogst bekende (Romeinse) getal is **XIV**, de hoogste letter is **M** (de dertiende letter van het alfabet), beide gebruikt op enkele drukke trajecten. Op 26 juni 1890 werden, aldus een aantekening in het stempelboek van het Museum voor Communicatie onder Spoorwegpostkantoor N^o 1, twintig treinkarakters **XIII** verstrekt. Op 1 mei 1900 twintig treinkarakters **XIV**.

De later ingelaste treinen kregen een tussenummer in de vorm van **I^{BIS}**, of **IA**, **AI**, enzovoorts. Als verklaring voor de toevoegingen wordt ook gegeven, dat het stempelkarakters voor treinen betrof die slechts een deel van het gehele spoorwegtraject aflegden. Deze verklaring is gegeven door de heer J.M. van Putten in De Postzak 181 (uitgave van de Vereniging Po&Po). De oorspronkelijke nummering werd vastgehouden, maar de toevoeging moest het poststuk herkenbaar maken bij eventuele klachten over de postbezorging.



Op het boottraject Rotterdam-Hellevoetsluis zijn geen nummers of letters gebruikt maar uitsluitend uuraanduidingen.

De bootdienst Vlissingen-Queenborough was eigenlijk geen binnenlands traject. Toch zijn de afdrucken van deze stempels opgenomen bij het 'grootrond' type.

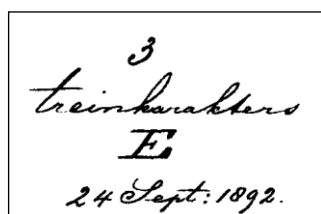
AMSTERDAM E

Kleinrondstempels Amsterdam **E** (onder in het segment de letter **E**) komen voor op met Nederlandse postzegels beplakte poststukken, afkomstig van uit Engeland binnengekomen veerboten en in Vlissingen aan land kwamen (traject Vlissingen-Amsterdam). De betreffende poststukken werden in de trein gestempeld en niet aan boord van de schepen.

Deze stempels zijn gebruikt op de posttreinen (mailtreinen) Amsterdam-Vlissingen en omgekeerd, ter vernietiging van postzegels, maar ook administratief op enveloppen.

Lange tijd heeft men verondersteld, dat het stempel 'AMSTERDAM E' een aankomststempel was en Amsterdam-Engeland betekende. Er zijn echter veel poststukken bekend die een afdruk van het stempel hebben doch nooit in Engeland zijn geweest.

Op 24 september 1892 werd op de bladzijde van het stempelboek van Spoorwegpostkantoor N^o 2 de aantekening geplaatst: 3 *treinkarakters E*. Het is niet duidelijk of deze karakters zijn gebruikt voor het kleinrondstempel zoals hierboven bedoeld. Er komen namelijk ook vermeldingen voor van de verstrekking van de letter F (zes stuks op 30 maart 1891 en 15 stuks op 29 september 1892) en de letter J (twee stuks op 7 maart 1893).



Ook een grootrondstempel met de letter E is bekend. Wellicht dat de afdruk van het grootrondstempel AMSTERDAM onder Spoorwegpostkantoor N^o 2 (één stuks verstrekt met karakters) op 2 januari 1896 gelijk is aan AMSTERDAM E, omdat de vroegst bekende afdruk een datum aangeeft van februari 1896.



Afdruk onder Spoorwegpostkantoor N^o 2



Als laatste datum van gebruik van het kleinrondstempel met de letter E is bekend 15 september 1903. Het grootrondstempel met de letter E is bekend van februari 1896 tot oktober 1908.