

EEN HONDERDJARIGE SCHEEPVAART- VERBINDING MET ENGELAND

DOOR DR. L. J. PIETERS

MET de opening van de eerste openbare spoorweg tussen Stockton en Darlington in het Graafschap Durham in Engeland in het jaar 1825 begon het moderne vervoerswezen. Het door Stephenson in 1814 uitgevonden stoomuitblazende en angstaanjagende zwarte monster, dat met een ijzelijke vaart door de velden joeg werd in het begin als een technische curiositeit beschouwd, maar na het grote succes van de in 1830 geopende spoorlijn van Manchester naar Liverpool ging men er meer in zien. Overal in Engeland staken particulieren de niet meer gepronke koppen bij elkaar en overlegden, op welke manier nieuwe spoorwegverbindingen tot stand gebracht konden worden. Men zag iets in het nieuwe vervoermiddel en was bereid, er zijn geld in te steken. Dat gebeurde dan in de vorm van de maatschappij op aandelen, die tegelijkertijd met de ontwikkeling van de spoorwegen algemeen begon op te komen.

Het was wel aardig maar niet zonder meer lucratief, aandeelhouder te zijn van een spoorwegmaatschappij. Met veel fanfare, de Coldstream Guards en een elegant déjeuner in dat typisch Engelse fenomeen, de grote tent voor genodigden op een grasveld, werd op 18 juni 1839 de eerste spoorlijn van de Eastern Counties Railway tussen Mile End en Romford in East Anglia geopend. Aan het eind van het jaar was het al mis. De aandeelhouders verlangden een onmiddellijke betaling van £ 3. per aandeel of anders sluiting van de spoorweg en in ieder geval moest de grote Stephenson erbij gehaald worden om de berekeningen van de ingenieur van de Eastern Counties Railway te controleren. Stephenson gaf zijn zegen aan de berekeningen en de aandeelhouders konden met een kleiner dividend tevreden gesteld worden. Toch zouden de spoorwegen in East Anglia nog gedurende tientallen jaren een financieel zorgenkind blijven. Mede omdat de treinen vuil en langzaam waren kreeg de Eastern Counties Railway de naam van de Assepoester onder de Engelse Spoorwegen. Schril steekt daarbij af de glorie van de chairman, George Hudson, een

linnenwever uit York, bijgenaamd de Spoorweg-Koning, een vriend van de Prince-Consort. Het is wel zeker, dat de Spoorweg-Koning voor het vervoer van Koningin Victoria betere rijtuigen ter beschikking had, anders had zij haar bekende uitspraak: 'We are not amused' waarschijnlijk na een treinreis door East Anglia gedaan.

In ieder geval braken betere tijden aan. Op 7 augustus 1862 kwam na toestemming van het Parlement tot stand de Great Eastern Railway Company, een samensmelting van de Eastern Counties, East Anglian, Newmarket, Eastern Union en Norfolk Railways. De Great Eastern – nog steeds de naam van het spoorweghotel in Liverpoolstreet in London – werd in 1921 opgenomen in de London & North Eastern Railway Company, die op haar beurt in 1948 opging in de genationaliseerde British Railways. De kleinere werden opgeslokt door de grotere, maar voor 1862 was de Great Eastern Railway een maatschappij van behoorlijke omvang. De eerste chairman was Horatio Love, een succesvol stockbroker in London, wiens naam en beroep wel geschikt leken om de Assepoester onder de Engelse Spoorwegen op het betere pad te helpen.

Mede aan zijn initiatief is het te danken, dat de Great Eastern in 1863 het oog op het Continent sloeg en de scheepvaartverbinding tussen Harwich en Rotterdam tot stand kwam. De nieuwe verbinding over zee kostte echter, evenals de oude verbindingen over het land, in het begin alleen maar geld en in 1867 was de Great Eastern Railway 'in Chancery', een nette benaming voor de omstandigheid, dat men zijn crediteuren niet meer kon betalen. In 1868 was de Marquis of Salisbury, de latere eerste minister van Engeland, chairman geworden en toen hij zich in 1871 verder uitsluitend aan de politiek ging wijden, liet hij een gesaneerde maatschappij achter, die onder leiding van zijn opvolgers Parkes – naar wie Parkeston Quay, de huidige aanlegsteiger van de Spoorwegen in Harwich genoemd is – en vooral Lord Claud Hamilton, tot grote bloei en ontwikkeling kwam. De Great Eastern was 'respectable' geworden, een waardig tijdverdrijf voor Britse aristocraten.

In 1836, nog vóórdat het spoorlijntje Mile End – Romford geopend werd, hadden de inwoners van een klein haventje aan de oostkust van Engeland, Harwich, een poging gedaan gehoor te

vinden voor hun wens, aangesloten te worden op het spoorwegnet en de bewoonde wereld. Het zou tot 15 augustus 1854 duren vóórdát zij uit hun isolement werden verlost door het lijntje Manningtree-Harwich. Toch was het wel een kleurrijk isolement geweest: Koningin Elizabeth, piraten, Willem en Mary en de Hannoverse vorsten op weg naar de vaak infantiele hoffeestjes in hun geboorteland, hadden elkaar afgewisseld in Harwich. Reeds in 1661 bestond er een pakket-dienst tussen Harwich en Hellevoetsluis voor het vervoer van mails o.a. naar Amsterdam. Met de troonsbestijging van de Koning-Stadhouder won deze dienst aan belangrijkheid. Een rustige overtocht was echter geenszins verzekerd. Na zijn overtocht in de 'Vine' in 1693 schonk Willem een gouden keten aan de kapitein van het schip wegens tijdens de tocht betoonde dapperheid in het gevecht met een kaper op de kust. Smokkelarij en kaperij waren geliefkoosde bezigheden van de inwoners van het goede Harwich. Ook de kapiteins van de pakket-boten wilden nog wel eens een omweg nemen om een vaartuig op zee prijs te maken. Maar na zijn eigen opwindende ervaring gaf Willem de Derde instructie, dat de bewapening van de pakket-schepen verminderd en de snelheid vergroot moesten worden. Bij een ontmoeting in volle zee moesten de pakket-boten voortaan alleen op hun snelheid vertrouwen.

In het begin van de achttiende eeuw werd de pakket-dienst van Harwich naar Hellevoetsluis onderhouden met vier schepen. De 'Eagle', een volgetuigde sloep, 77 tons groot, 17 m lang en 6 m breed, was een typisch voorbeeld van een pakket-boot uit die tijd. Er waren ongeveer 26 slaappleatsen voor passagiers aan boord, de bedden waren boven elkaar in twee rijen aan beide kanten van het passagiersverblijf. Voor schotten langs de bedden was gezorgd, zodat de passagiers niet uit hun bed konden rollen. Dat was tenminste een kleine tegemoetkoming in verband met het feit, dat de pakket-boten zelf op zee allerverschrikkelijkst gerold moeten hebben. Op de tijd van overtocht was geen peil te trekken; het kon drie dagen, het kon ook wel langer duren.

In het begin van de negentiende eeuw liepen er nog negen pakket-boten van Harwich naar Hellevoetsluis en Cuxhaven, maar in 1831 kwam er een einde aan deze aktiviteit omdat de Postmaster-General in London het mails-contract afsloot met de General Steam Navigation Company voor haar dienst vanuit de

Thames. Harwich dreigde terug te vallen in de rol van een dood haventje met een kleurrijk verleden. Die van Harwich namen daar echter geen genoegen mee en richtten hun hoopvolle verwachtingen landinwaarts, op de opkomende spoorwegen.

Vijftien jaren later in 1846 vonden zij gehoor in de aandeelhoudersvergadering van de Eastern Union Railway, één van de vijf maatschappijen, die in 1862 de Great Eastern Railway zouden vormen. Mr. Cobbold, de chairman van de maatschappij, maakte bekend, dat zijn maatschappij aan het Parlement vergunning zou vragen, een lijn aan te leggen van Manningtree naar Harwich. De Eastern Counties Railway, waarvan de chairman toen nog de Spoorweg-Koning, George Hudson was, zou de nieuwe lijn gaan exploiteren. De vooruitzichten voor het passagiers- en goederenvervoer naar het Continent werden zeer rooskleurig genoemd. De bestaande passagiers-dienst van London met de 'Batavier' was langzaam en weinig comfortabel en men rekende, dat de reizigers London om zes uur 's morgens zouden kunnen verlaten om zich om negen uur 's morgens in Harwich in te schepen en dan nog bij daglicht in Rotterdam aan te komen.

Teneinde de proef op de som te nemen had er nu een overtocht plaats, die als een voorloper beschouwd kan worden van de latere passagiers-dienst vanaf Harwich. Aan de andere kant van de brede zeearm, gevormd door de Stour en de Orwell ligt Ipswich en deze plaats werd in juni 1846 door een passagierslijn met Colchester en London verbonden. Om dit heugelijke feit te vieren verliet op 17 juni 1846 een speciale trein met genodigden om 5.30 uur 's morgens Shoreditch in London en kwam om 7.20 uur 's morgens aan in Ipswich. Terstond na aankomst in Ipswich scheepte men zich in aan boord van het goede schip 'Orwell'. Bij het vertrek werd een kanonschot afgevuurd en tegenover Harwich gekomen, werd even stil gehouden als een eerbewijs aan één van de oudste pakketvaarthavens van Engeland en als alles goed zou gaan, de thuishaven voor de nieuwe scheepvaartverbinding met het Continent. Om 8.45 uur 's avonds kwam het gezelschap in Rotterdam aan. Een uitstekend diner werd op het dek van het schip voor de Boompjes in Rotterdam aangericht en gedronken werd op de gezondheid van Z.M. de Koning der Nederlanden, H.M. Koningin Victoria en de eeuwige vriendschap tussen Groot-Britannië en Nederland. Misschien onder de indruk van het spektakel aan dek hield de douane

de passagiers aan boord vast, maar om tien uur 's avonds kon men toch de stad ingaan, nog net op tijd om vóór middernacht de morgen-edities van 'The Times' en andere Engelse kranten te distribueren in de voornaamste koffiehuisen en hotels. Vanaf London had de reis in totaal $15\frac{1}{4}$ uur geduurd. De terugreis verliep even succesvol; om 8.30 uur 's morgens verliet de 'Orwell' Rotterdam en kwam om 10.30 uur 's avonds in Ipswich aan. Om één uur 's nachts was men veilig en wel terug in London. Het bewijs was geleverd, dat er een snelle scheepvaartverbinding tussen East Anglia en Nederland mogelijk was, maar het zou nog achttien jaar duren voordat deze ene zwaluw door de zomer gevolgd werd.

Pas in 1854 werd Harwich op het spoorwegnet aangesloten en de pogingen van de Eastern Counties Railway, die door een dochtermaatschappij de raderboten 'Aquila' en 'Cygnus' had laten charteren voor een vaste lijndienst op Rotterdam, moesten al direct na het begin in 1854 worden opgegeven. In 1859 deelt Horatio Love, de chairman van de Eastern Counties Railway in het Traffic Committee van deze maatschappij mede, dat hij zijn collega Cobbold gesproken heeft, die hem vertelde, dat de Nederlandse Regering er voor geporteerd was, dat er een scheepvaartverbinding zou komen tussen Harwich en Rotterdam. Horatio Love en de andere heren besloten spoorslags naar de overkant te gaan. In 1862 is er sprake van een brief van de vice-president van de Nederlandsche Rhijn-Spoorweg-Maatschappij aan de Eastern Counties Railway, waarin eveneens aangedrongen werd op het zo gauw mogelijk tot stand brengen van de verbinding Harwich-Rotterdam. Hoe stonden de zaken nu in Rotterdam?

In het jaar van de herdenking van de bekrachtiging van de Wet op de Nieuwe Waterweg was het goed er aan te herinneren, dat het Plan-Caland voor de doorsnijding van de Hoek van Holland dateert van 25 januari 1858. Dit grootse plan, dat op 21 augustus van dat jaar was overgenomen door de Raad van den Waterstaat, leefde in de hoofden en harten van de Rotterdammers. Het zou de haven aan de Maas een nieuwe toegang naar zee en naar grotere welvaart moeten geven. De vaarweg langs Brielle, waarlangs de 'Orwell' met de Engelse feestgangers aan boord Rotterdam bereikt had en het Kanaal door Voorne waren onvoldoende voor de ont-plooiing van Rotterdam. Maar de Rijksoverheid in Den Haag

scheen meer waarde te hechten aan de doorsnijding van Holland op zijn smalst, van Amsterdam naar IJmuiden, terwijl Rotterdam gecompenseerd zou worden met een spoorlijn naar de Moerdijk. Onder die omstandigheden richtte een aantal Rotterdammers, waaronder de beroemde en later beruchte Pincoffs een verzoek om concessie voor het graven van de Nieuwe Waterweg naar zee tot de Regering. Kort daarna, op 10 april 1862 vroeg de zes jaar tevoren opgerichte cargadoorsfirma Hudig & Pieters eveneens concessie aan de Regering: 'voor de daarstelling eener verbeterde waterweg van deze stad naar zee.' Zij stelden: 'Dat zij supplianten met vele anderen hunner stadgenoten in hunne betrekking dagelijks de gebreken ondervinden van de thans bestaande waterwegen tussen Rotterdam en de overige aan de Maas gelegen steden en de Noordzee.' Er zou een maatschappij op aandelen worden opgericht om het werk overeenkomstig het Plan-Caland uit te voeren, waarbij het Rijk jaarlijks 4,5 procent rente zou garanderen over een kapitaal van hoogstens f 5.000.000,—. De concessie zou voor 99 jaren verleend moeten worden. Inkomsten zouden verkregen worden uit heffingen op schepen, die van de nieuwe vaarweg gebruik zouden maken. Was het een fantastisch plan van een particuliere firma om te trachten het Plan-Caland in eigen beheer uit te voeren? Voor spoorlijnen van Rotterdam naar Maastricht en van Breda naar Vlissingen waren in 1859 wel concessies aan particulieren verleend. In ieder geval vond de Kamer van Koophandel in Rotterdam in deze concessie-aanvraag aanleiding, er nogmaals bij de Regering op aan te dringen, dat het werk niet door particulieren, maar ten spoedigste van staatswege ter hand zou worden genomen.

De rest van de geschiedenis is bekend genoeg. Na een gloedvolle verdediging van het wetsontwerp, dat aan Amsterdam én aan Rotterdam een toegang naar zee zou geven, door Minister Thorbecke, werd op 24 januari 1863 de Wet op de Nieuwe Waterweg door de Koning bekrachtigd.

Evenals aan de andere kant van de Noordzee waren in Nederland de spoorwegen in opkomst. Opgericht was de Nederlandsche Rhijn-Spoorweg-Maatschappij, een hoofdzakelijk uit Engelsen bestaande combinatie, die in 1855 een tijdelijk station inrichtte in de Oude Plantage voor de Rijnspoorweg, welke Rotterdam in 1856 met Keulen verbond. Agent van de Rijnspoorweg in Rotterdam

was vanaf 1 mei 1857 G. S. Pieters, lid van de firma Hudig & Pieters. Het was dus niet zo onverklaarbaar, dat de Eastern Counties Railway in Engeland in 1862 een brief kreeg van de Nederlandsche Rhijn-Spoorweg-Maatschappij, waarin werd aangedrongen op een spoedige totstandbrenging van de scheepvaartverbinding tussen Harwich en Rotterdam. De nieuwe waterweg door de Hoek van Holland moest Engeland dichterbij Rotterdam brengen, de nieuwe spoorwegverbinding met Keulen bestond reeds. In het achterland van Rotterdam kwamen nieuwe markten en nieuwe industrieën op. De produktie van kolen, ijzer en staal begon zich te ontwikkelen in Duitsland, maar ook die van verbruiksgoederen. Voor de Engelse industrie ontstond een nieuwe markt voor textiel-machinerieën en koloniale waren op het Continent. Het groeiende goederenverkeer bracht een groeiend verkeer van zakenlieden met zich mee. In die beweging van oost naar west en omgekeerd zouden de spoor- en scheepvaartdienst van de Great Eastern Railway en de spoordienst van de Nederlandsche Rhijn-Spoorweg-Maatschappij een belangrijke plaats kunnen innemen. Maar voorlopig waren er nog vele moeilijkheden te overwinnen,

Terug naar Horatio Love en de zijnen. Op 28 juli 1863 kreeg de een jaar tevoren opgerichte Great Eastern Railway eindelijk toestemming van het Parlement om schepen in te leggen tussen Harwich en Rotterdam, Vlissingen en Antwerpen. Het Traffic Committee van de maatschappij, waarin niet minder dan drie M.P.'s zitting hadden – voor de spoorwegen was het nuttig zich van steun in het Parlement te verzekeren – stelde op 16 september 1863 onder voorzitterschap van Mr. Love vast, dat de dienst van Harwich op Rotterdam zou beginnen met ingang van 1 oktober 1863. Maar er moest nog een schip gecharterd worden. Veertien dagen was echter wel wat krap. Desondanks vond men er één: 'The Blenheim', een raderboot van 640 tons bruto en een machinevermogen van 350 P.K. De charterprijs was £ 95. per week en de totale kosten per week inclusief havenkosten bedroegen £ 170. Dat was niet zo erg veel, maar toch nog te veel om geen verliezen op te leveren. Op 3 oktober 1863 verliet 'The Blenheim' Harwich en zette koers naar Rotterdam. Ditmaal waren op de overtocht echter geen feestgangers aan boord. Op de terugreis van Rotterdam werd vee vervoerd. Op een bepaald minder spectaculaire wijze dan zeventien jaren tevoren werd nu een begin gemaakt met een

wekelijkse dienst tussen Harwich en Rotterdam. Maar deze dienst kon gehandhaafd worden. In Harwich werden Messrs. Groom & Daniels en in Rotterdam de firma Hudig & Pieters tot agenten aangesteld.

Het was ondanks de beestachtige terugreis van Rotterdam de bedoeling, dat zo spoedig mogelijk regelmatig passagiers vervoerd zouden worden. Voor passagiers op 'The Blenheim' was een beperkte accommodatie aanwezig en de passage-prijzen naar Rotterdam werden vastgesteld op 10/- enkele reis en 15/- retour in de salon eerste klas en 6/- enkele reis en 10/- retour in de ruimte van het voorschip tweede klas. Plannen werden gemaakt voor een hotel voor overnachtende passagiers in Harwich.

Nog voordat de dienst goed en wel begonnen was, werden plannen gemaakt voor eigen schepen. Mr. Moseley, Manager van de Great Eastern deed een aanbeveling aan commissarissen, drie passagiersschepen en twee schepen voor het veevervoer te bouwen. Om de regelmaat van de dienst op Rotterdam voorlopig te kunnen handhaven werden nog twee raderboten, de 'Norfolk' en de 'Prince of Wales' gecharterd. Belangrijk was, dat het mails-contract van het General Post Office eind 1863 weer naar Harwich terugkwam. De omstandigheden werkten echter weinig mee. Door zware ijsgang moest de prille dienst zelfs tijdelijk gestaakt worden. Het wachten was op de nieuwe schepen, die sneller en beter voor de dienst geschikt zouden zijn. Het eerste half jaar exploitatie in 1864 leverde nog een verlies van £ 7.238. voor de Great Eastern op.

In de lente en de zomer van 1864 kwamen toen de nieuwe schepen in de vaart. De 'Zealous' en de 'Avalon' voor passagiers, de 'Harwich' en de 'Rotterdam' voor het veevervoer van Rotterdam.

Hoe onbetrouwbaar echter de vaarweg naar Rotterdam langs Brielle was, bewijzen de voortdurende meldingen van strandingen van de pakket-boten voor de monding van de Brielse Maas. Pas in 1866 ging de eerste spade in de grond voor de Nieuwe Waterweg. In het laatst van de jaren 1860 werd daarom via Hellevoetsluis en het Kanaal door Voorne gevaren.

Het zat de ondernemende Engelse spoorwegmensen in die eerste jaren echter bepaald niet mee met hun nieuwe schepen. De passagiers-boten liepen voortdurend schade op en eind 1864 werd de 'Avalon' zelfs opgelegd. De Great Eastern was gewikkeld in een geschil met de bouwers, Messrs. J. & W. Dudgeon in London, dat

er op uitliep, dat het schip voor £ 23.500 aan de werf terugverkocht werd. Toch had men het vertrouwen in de werf blijkbaar niet verloren, want een nieuwe 'Avalon' werd in bestelling gegeven. Dit schip kwam in september 1865 in de vaart. Met de indeling van de schepen was nogal wat geëxperimenteerd. Bepaald grappig doet het aan te lezen, dat de Ladies Saloon op de 'Zealous' veranderd werd in een ruim voor vee. Kosten £ 20., hetgeen dus geen ingrijpende wijziging geweest kan zijn. Een ander besluit van het Traffic Committee is wel typerend voor deze nadagen van Palmerston. Besloten werd aan de kapitein van de 'Avalon' £ 5. te geven voor zijn nieuwe uniform en eveneens voor één keer £ 5. aan de weduwe van de overboord geslagen timmerman van de 'Zealous'. Blijkbaar was er een uniform tarief voor dit soort dingen in die tijd.

In februari 1865 werd een nieuw schip aan de vloot toegevoegd, de 'Pacific', en aan commissarissen kon toen bericht worden, dat met dit schip in één week niet minder dan 581 passagiers over de Noordzee vervoerd waren. De stijgende lijn in het passagiersvervoer, die zich nu nog steeds voortzet, was begonnen. Ter illustratie de volgende cijfers: in 1866, 9.350; in 1874, 35.390; in 1893, 95.000; in 1897, nadat in 1893 het station in Hoek van Holland was geopend, 130.000; in het topjaar vóór 1940, 175.000 en nu jaarlijks 350.000 passagiers.

In de herfst van dat zelfde jaar 1865 kwam de tweede 'Avalon' in de vaart. Nu opnieuw een schip, dat de naam 'Avalon' draagt in de nachtdienst van Hoek van Holland is ingelegd, is het aardig even bij deze oude 'Avalon' stil te staan. Het was een slank gebouwde raderboot, 75 m lang, 15 m breed, met een accommodatie voor 115 passagiers en een draagvermogen voor lading van driehonderd tons. Gedurende tien jaren was dit als een jacht er uitzien- de schip, het vlaggeschip van de Great Eastern. Het werd in 1875 onttroond door de 'Claud Hamilton', de grootste en fraaiste raderboot van de maatschappij. Een jaar later kreeg de 'Avalon' nieuwe machines en boilers en in 1885 eindigde zijn carrière in dienst van de Great Eastern. Het schip werd verkocht, maar het duurde nog tot 1909 voordat de 'Avalon' het moede hoofd in de golven legde. Dat gebeurde na een opwindende loopbaan als blokkade-breker en smokkelschip in de Caraïbische Zee, in de buurt van Jamaica.

De reiziger naar het Continent in 1865 werd geacht over athletische kwaliteiten te beschikken. Er werd namelijk geadverteerd, dat men in Harwich direkt van de trein aan boord kon stappen. Als dat gelukt was en men aan boord zat, duurde het zeker nog wel twaalf uur voor men in Rotterdam tegenover het Maasstation aan wal kon gaan. Laat in de middag vertrok de trein uit London en vroeg in de ochtend arriveerde men in Rotterdam. Bij slecht weer kwamen de reeds genoemde athletische kwaliteiten ook van pas, namelijk om in bed te blijven liggen. De indeling van de nieuwe pakket-boten was nog grotendeels gelijk aan die op de oude; een bar met een pantry en dan een ruimte met een tafel met klapanbanken in het midden en twee rijen bedden boven elkaar langs de wanden. Als men veel geluk had en het tij mee was geweest, kwam men niet meer dan twee uur te laat aan. Pas veel later gelukte het, de schepen volgens het spoorboekje te laten lopen.

Dat was echter pas toen de Nieuwe Waterweg geopend én veilig bevaarbaar was geworden. Eind 1868 was de doorgraving van de Hoek van Holland klaar, in totaal een lengte van 4300 m bij een bodembreedte van 10 m en een diepte onder laag water van 2 m. Voor de pakket-boten van Harwich, die nu drie maal in de week voeren was de vaarweg echter nog te onveilig om te passeren. Nadat in 1870 twee schokkervaartuigen uitgevaren waren, duurde het nog tot 1872 voordat het eerste stoomschip de Nieuwe Waterweg kon uitvaren. Dat was de 'Richard Young' van de Great Eastern Railway, die op 9 maart 1872 zee koos met een aantal genodigden van de maatschappij aan boord. Het was een 'aangrijpend ogenblik' zegt A. Plate, de latere voorzitter van de Rotterdamse Kamer van Koophandel, die zich onder de gasten bevond.

Rotterdam had een nieuwe toegangsweg naar zee gekregen en de Harwich-boten een route, waarop nu de slagzin waar gemaakt moest worden, dat wie 's nachts vaart, tijd spaart. Op 24 maart van dat jaar berichtten de agenten in Rotterdam, Hudig & Pieters aan de Continental Traffic Manager, Mr. Swarbrick, dat de 'Pacific' veilig door de nieuwe doorsteek was binnengelopen en vanaf dat ogenblik werd de vaarweg via het Kanaal door Voorne verlaten.

Het jaar 1872 luidde een nieuwe ontwikkeling in Rotterdam in. Nieuwe banken en handelszaken werden in of omstreeks dit jaar

in Rotterdam opgericht. Eén daarvan was de Rotterdamsche Handelsvereniging van Pincoffs, die echter geen lang leven beschoren was. In 1879 ging deze groots opgezette handelszaak failliet en vluchtte Pincoffs naar Amerika. Rotterdam werd bijna in zijn val meegesleept en tot overmaat van ramp viel het financiële laagwater in de stad samen met het steeds ondieper worden van de nieuwe waterweg naar zee. De uitschuring van het nieuwe kanaal verliep in het geheel niet volgens de plannen en het kwam zelfs zo ver, dat de Great Eastern Railway overwoog, haar toch niet erg diep stekende pakket-boten maar weer door het Kanaal door Voorne naar Rotterdam te laten opvaren.

Thans in dit verband een klein stukje spoorweg-historie in Rotterdam. De Nederlandsche Rhijn-Spoorweg-Maatschappij had in 1858 een voorlopig station gebouwd op de plaats, waar in 1876 het Maasstation geopend zou worden. Gezien de nauwe relaties tussen de Rhijn-Spoorweg-Maatschappij en de Great Eastern Railway was het logisch, dat de Harwich-boten aan de kade voor het Maasstation hun eindpunt hadden. Dat veranderde pas na de totstandkoming van de Maasbruggen toen het eindpunt van de Engelse passagiersdienst naar de Westerkade, later naar de Parkkade verlegd werd. Maar in die zelfde jaren omstreeks 1872 probeerde de Rhijn-Spoorweg-Maatschappij meer naar het westen te komen en vroeg een concessie aan voor het aanleggen van een spoorlijn naar Hoek van Holland. In de ban van de heksen-meester Pincoffs, die ook al in 1862 concessie had gevraagd voor het graven van de Nieuwe Waterweg en die nu voor zijn nieuwe Rotterdamsche Handelsvereniging brood zag in een spoorlijn naar Hoek van Holland, verzette de Rotterdamsche Kamer van Koophandel zich echter tegen de plannen van de Rhijn-Spoorweg-Maatschappij. Na zeer veel vijven en zessen kwam tenslotte tot stand de Wet van 10 november 1875, waarin de Regering de toezegging deed, op staatskosten een spoorlijn te zullen aanleggen van Rotterdam naar Hoek van Holland. De exploitatie van deze lijn zou in handen komen van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen. De Nederlandsche Rhijn-Spoorweg-Maatschappij was daarmee uitgeschakeld.

Aan de Engelse kant had men echter ook niet stil gezeten. In september 1875 deelt de chairman van de Great Eastern, Mr. Parkes in een commissarissenvergadering van de maatschappij mede,

dat hij met de General Manager in Den Haag geweest was en daar de minister van Binnenlandse Zaken ontmoet had. Zijne Excellentie had, aldus Mr. Parkes, gunstig gereageerd op het idee van een spoorlijn naar Hoek van Holland en hij, Parkes, meende dat het zeer waarschijnlijk was, dat er 'Capitalists' gevonden zouden kunnen worden, die hun geld in de nieuwe spoorverbinding zouden willen steken.

Het is best mogelijk, dat taal-moeilijkheden en de Engelse voorliefde voor 'understatements' bij de minister een door de Engelsen onvoorziene indruk hebben achter gelaten. Een paar weken later wordt G. S. Pieters namelijk door de Great Eastern Railway geïnstrueerd, de indruk bij de minister weg te nemen, dat de Great Eastern zelf de lijn naar Hoek van Holland zou willen aanleggen. Ook al was de scheepvaartverbinding tussen Harwich en Rotterdam dan na 1869 niet meer verliesgevend, de gedachte, dat de Great Eastern zelf onder de 'kapitalisten' gerangschikt zou kunnen worden, had op dat ogenblik niet de minste aantrekkelijkheid voor de heren in London. Zelfs het vooruitzicht, dat de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen de nieuwe lijn naar de Hoek zou gaan exploiteren, was niet voldoende om de Great Eastern Railway te bewegen, Engelse ponden in Nederlandse grond te stoppen.

Evenals in Engeland waren er in Nederland in die tijd een aantal elkaar beconcurrerende spoorwegen. De voornaamste waren wel de reeds genoemde Nederlandsche Rhijn-Spoorweg-Maatschappij, de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen en de Nederlandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij. De Staatsspoorwegen waren in 1875 betrokken bij de oprichting van de Nederlandse passagiersdienst van Vlissingen naar Queensborough, de dienst van de Stoomvaart Maatschappij 'Zeeland'. Men zal zich herinneren hoe belangrijk het Engelse mails-contract was voor Harwich. Over het Nederlandse contract werd in die dagen hevig touw getrokken. De Rotterdamse Kamer van Koophandel, die de Rhijn-Spoorweg-Maatschappij de voet dwars gezet had, tapte nu uit een ander vaatje. Op 9 juni 1874 zond de Kamer een adres aan de Regering, waarin het in het leven roepen van een Nederlandse mail-dienst op Engeland van Vlissingen uit, een grote dwaling werd genoemd en waarin tenslotte werd betoogd, dat er een groot nationaal (en internationaal) voordeel te bereiken zou zijn met

een betrekkelijk geringe bijdrage van de schatkist aan de Harwich-Rotterdamse Lijn teneinde deze tot maildienst in te richten. De angst voor de Amsterdammers – de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij in Amsterdam was immers betrokken bij de oprichting van de Stoomvaart Maatschappij 'Zeeland' – zat er in die dagen wel enigszins achter en verleidde de Rotterdamse Kamer tot een niet helemaal nationale redenering.

In ieder geval besloot de Great Eastern Railway, de nieuwe concurrentie vanaf Vlissingen vóór te zijn en de drie afvaarten vanaf Rotterdam werden opgevoerd tot een dagelijkse dienst, met uitzondering van de zondag. In 1875 zagen de vertrek- en aankomsttijden er als volgt uit:

Vertr. London	7 uur 's avonds	Vertrek R'dam	5 u. 's middags
Vertr. Harwich	9 uur 's avonds	Vertrek Harwich	5 u. 's morgens
Aank. R'dam	9 uur 's morgens	Aank. London	7.05 u. 's morgens

De passage-prijzen waren sinds 1863 iets meer dan verdubbeld: 26/- eerste klas enkele reis en 40/- eerste klas retour. Voor die hogere prijzen werd echter betere waar geleverd. In juni 1875 was de trots van de Great-Eastern-vloot, de 'Claud Hamilton' in dienst gekomen. Deze raderboot was 88 m lang, 10 m breed, had ongeveer duizend bruto register tonnen en was in die tijd het grootste en mooiste schip in de Cross-channel diensten.

Met dit schip en met de 'Princess of Wales' hoopte de Great Eastern Railway de concurrentie van de op 26 juli 1875 tot stand gekomen nachtdienst van de 'Zeeland' van Vlissingen naar Sheerness het hoofd te kunnen bieden. De dienst Harwich-Rotterdam, die zich, zoals wij gezien hebben, mocht verheugen in de chauvinistische belangstelling van de Rotterdamse Kamer van Koophandel had echter nog drie grote bezwaren. In de eerste plaats was de kade in Harwich zelf hopeloos verouderd. In de tweede plaats kon weinig staat gemaakt worden op de aankomst- en vertrektijden in Rotterdam vanwege de voortschrijdende verzanding van de Nieuwe Waterweg en in de derde plaats misten de reizigers in Rotterdam een behoorlijke spooraansluiting. Van de ligplaats aan de Westerkade moest men per rijtuig, later met de paardentram naar het station. Van een geregelde passagiers-verbinding met het achterland van Rotterdam was nog weinig sprake en toch zouden in de komende jaren deze spoorverbindingen van het grootste belang

worden om de aanzwellende stroom van reizigers tussen Engeland en het Continent op te vangen.

In 1882 werd de nieuwe aanlegsteiger met station, Parkeston Quay ten westen van Harwich geopend. Het was een reusachtig werk geweest. Een moerassig eiland ten westen van Harwich werd drooggelegd en brede spoorbanen werden met grote moeite over de drassige ondergrond gelegd. Een voor die tijd bijzonder luxueus hotel verrees op de kade. Een rustpunt voor diegene die zich niet direct wilde storten in het gewoel van de wereldstad London, waar in 1874/75 Liverpoolstreet Station, het Londense eindpunt van de Harwich route gereed was gekomen. Dit in zijn kolossaalheid griezellige bouwsel had de Great Eastern voornamelijk te danken aan Mr. Swarbrick, die General Manager geworden geen enkele inmenging van commissarissen dulde bij de bouw van dit Mausoleum ter meerdere glorie van de spoorwegen. Het groots opgezette bouwwerk verslond kapitalen en het is begrijpelijk, dat de chairman, Mr. Parkes in 1875, de eer gerangschikt te worden onder de kapitalisten, die de spoorlijn van Rotterdam naar de Hoek zouden bekostigen, maar liever aan zich voorbij liet gaan. In de loop der jaren groeiden Parkeston Quay en Liverpoolstreet Station en werd vooral het laatste steeds somberder en vuiler. Een recente 'face-lifting' verbeterde het aanzicht van het station wel enigszins, maar victoriaans werd nog geen neo-elizabethaans. Parkeston Quay werd in 1934 uitgebreid met Parkeston Quay West en op het ogenblik zijn plannen in voorbereiding om tot een geheel nieuw station aldaar te komen.

Met de Nieuwe Waterweg ging het na het joyeuze begin in 1872 snel bergafwaarts. In 1876 was de toestand kritiek geworden en tenslotte werd een stoombaggermolen aan het werk gezet om de dichtslibbende vaarweg weer enigermate op diepte te brengen. Maar het hielp praktisch niets. Er moest steeds meer geld bij en in 1879 weigerde de Tweede Kamer nieuwe gelden toe te staan voor de Waterwegwerken, zodat de werkzaamheden in februari 1880 bij gebrek aan middelen gestaakt moesten worden. Het jaar 1879 was niet alleen daarom een rampjaar voor Rotterdam. Na de vlucht van Pincoffs, die een financiële chaos achterliet kwamen banken en handelszaken in Rotterdam in moeilijkheden en dreigde de economische ontwikkeling van de stad volkomen te stagneren.

Ook de Harwich dienst ondervond hiervan de nadelige gevol-

gen; het passagiersvervoer in die jaren liep terug en er bestond op dat ogenblik hoegenaamd geen kans op de aanleg van een spoorweg van Rotterdam naar de Hoek, waardoor het verlies aan locale passagiers in Rotterdam goed gemaakt zou kunnen worden door meer internationale reizigers. Gelukkig echter konden de werken voor de verbetering van de Nieuwe Waterweg in 1881 hervat worden en begon Rotterdam zich te herstellen van de klap, die het prestige van de stad in 1879 gekregen had. In 1886, twintig jaar nadat de eerste spade in de grond was gegaan, kon gezegd worden, dat de Nieuwe Waterweg voldeed aan de eisen van de praktijk. Toch duurde het nog tot 1896 voordat het gehele werk als voltooid beschouwd kon worden en de Waterweg op de in de Wet van 1863 voorziene diepte was gebracht.

Was in de tachtiger jaren van de vorige eeuw de ondiepte van de Nieuwe Waterweg geen punt meer, er bleven nog over mist en het drukker wordende scheepvaartverkeer. Maar het zijn niet speciaal deze laatste punten, die naar voren gebracht worden in het request, dat de Rotterdamse agenten van de Great Eastern Railway Company in september 1885 aan de beide Kamers van de Staten-Generaal richtten teneinde de totstandkoming van de spoorlijn van Rotterdam naar Hoek van Holland te bevorderen. Het voornaamste argument is 'de hevige mededinging van de andere havens op de Noordwestkust van het Vasteland, die het de Engelse spoorwegmaatschappij op den duur slechts dan mogelijk zal maken een passagiersdienst tussen Nederland en Engeland te onderhouden, wanneer dit geschieden kan tussen twee gemakkelijk te bereiken kustplaatsen.' De Harwichdienst van de Great Eastern Railway was van een locale scheepvaartdienst tussen Harwich en Rotterdam uitgegroeid tot een internationale spoor- en bootverbinding tussen Engeland en het Continent. Eén van de voornaamste concurrenten was de spoor- en bootverbinding, die werd onderhouden door de Staatsspoorwegen, de Stoomvaart-Maatschappij 'Zeeland' en de London, Dover & Chatham Railway Company via de havens Vlissingen en Queensborough. Met grote teleurstelling constateert het request aan de Staten-Generaal, dat het bijna tien jaren geleden is, dat aan Rotterdam bij de Wet van 10 november 1875 een spoorverbinding met de Hoek van Holland werd toegezegd. Daar was niets van gekomen omdat de Staatsspoorwegen meer in Vlissingen geïnteresseerd waren dan in Hoek

van Holland. Nu de vaarweg van Rotterdam naar zee blijvend verbeterd was, werd het tijd, ook aan de spoorweg te denken.

De gunstige geografische positie van de Hoek werd duidelijk in het licht gesteld. De afstanden van Hoek van Holland naar de belangrijkste plaatsen in Nederland waren, met uitzondering van de afstand naar Roosendaal, korter dan de afstanden van Vlissingen. De brieven-post van de drie grote steden in de huidige Randstad Holland zou bij vervoer via de Hoek twee en een half uur tijd besparen boven vervoer via Vlissingen. Ook de Nederlandse post zou via de Hoek dus vlugger vervoerd kunnen worden. Als bijkomende voordelen van een station met een aanlegsteiger in deze voorpost van Rotterdam aan zee werden o.a. vermeld: de mogelijkheid, dat trans-atlantische passagiersschepen de Hoek zouden kunnen aanlopen.

De Holland-Amerika Lijn heeft in later tijd inderdaad een grote loods in de Hoek gehad, die tot 1940 dienst deed voor fruitschepen en na 1945 voor het Engelse troepenvervoer van en naar het leger aan de Rijn. Passerende buitenlandse stoomschepen zouden de Hoek, evenals Southampton in Engeland als 'port of call' kunnen gebruiken voor het ontschepen van passagiers en het snel lossen en laden van goederen. Voor de visserij in Scheveningen, Vlaardingen en Maassluis en voor het vervoer van fruit en groenten uit het Westland zouden een kade met station in de Hoek en een spoorverbinding met Rotterdam voordelen kunnen opleveren. Vis, fruit en groenten zijn tot op de huidige dag belangrijke vervoeren gebleven op de nachtdienst van de British Railways van Hoek van Holland. Met klem verzochten de requestanten de Staten-Generaal dus, spoedig de nodige maatregelen te treffen voor de aanleg van een spoorlijn naar de Hoek. Als nauwelijks verhuld dreigement werd er aan toegevoegd, dat de Great Eastern Railway Rotterdam buiten aanmerking zou moeten laten bij het overwegen van maatregelen, die genomen moesten worden om de hevige mededinging het hoofd te bieden en voor haar sneldienst de blik naar elders, buiten Nederland, zou moeten wenden. Terneuzen en Zeebrugge kwamen hiervoor in aanmerking, maar de soep werd niet zo heet gegeten als zij werd opgediend. Per slot van rekening was Rotterdam met de voorpost Hoek van Holland geografisch het meest geschikte punt voor het reizigersvervoer van en naar Nederland, Duitsland, de Scandinavische landen en Rusland.

Het duurde echter nog tot 1893 voordat de nieuwe spoorverbinding met Hoek van Holland gereed was. Voordien was er een verandering gekomen in het spoorweg-bestel in Nederland. In 1889 was de Nederlandsche Rhijn-Spoorweg-Maatschappij (met het Maasstation in Rotterdam) overgenomen door de Staat en verdeeld tussen de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (met het Station D.P. in Rotterdam) en de Staatsspoorwegen, die over het viaduct dwars door de stad reden. Volgens de beginselen van die tijd was dit in het belang van concentratie én concurrentie. Voor het aanleggen en de exploitatie van sporen in het havengebied en voor de spoorlijn naar de Hoek van Holland kon Rotterdam nu kiezen tussen de twee grote elkaar beconcurrerende Nederlandse spoorwegmaatschappijen. In 1890 nam de Hollandsche IJzeren Spoorweg op zich, het Maasstation door de Ceintuurbaan rondom de stad te verbinden met het Station D.P. De exploitatie van de spoorlijn van Rotterdam naar Hoek van Holland zou in handen komen van de Hollandsche IJzeren. Maar het Staatsspoor gaf zich nog niet gewonnen. Deze spoorwegmaatschappij, die zich als voorvechter van de haven van Vlissingen in de ogen van de Rotterdammers onmogelijk had gemaakt, had haar leven inmiddels gebeterd door het verleggen van haar scheepvaartlijn op Hull van Vlissingen naar Rotterdam. De Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij daarentegen was in de zonde vervallen door op eigen initiatief vanuit Amsterdam stoomvaartlijnen op London en Hull in het leven te roepen, de tegenwoordige Hollandse Stoomboot Maatschappij. Met een bezwaard hart gaf de Gemeenteraad van Rotterdam in 1898 tenslotte toch de voorkeur aan de Hollandsche IJzeren.

De scherpe kantjes van de concurrentie tussen Amsterdam en Rotterdam in het goederenverkeer naar Engeland werden in 1903 enigszins afgeslepen door het totstandkomen van de eerste Continental Rail & Water Carriers' Conference. De Hollandsche IJzeren Spoorweg gaf er in de volgende jaren ook geen blijk meer van, de hoofdstad vóór te willen trekken boven Rotterdam. De ijzeren oorzaak hiervan was echter gelegen in de geweldige ontwikkeling van de goederenstroom via de haven aan de Maas in het begin van de twintigste eeuw, niet in een bijzondere liefde van deze maatschappij voor Rotterdam. De concurrentie tussen de beide grote spoorwegmaatschappijen ging nog door tot 1916 toen de concen-

tratie in de belangengemeenschap van de 'Nederlandsche Spoorwegen' daar een einde aan maakte.

Op 1 juni 1893 opende het nieuwe stalen stoomschip van de Great Eastern Railway, de 'Chelmsford' de dienst op Hoek van Holland. De 'Chelmsford', 1630 bruto register tonnen groot, met een snelheid van achttien knopen en een accommodatie voor driehonderd passagiers was niet het eerste stalen schroefstoomschip van de maatschappij. De 'Cambridge' was reeds in 1886 voorgegaan. De tijd van de elegante houten raderboten was voorbij. De Harwichdienst werd nu ook met een zondag-afvaart in beide richtingen uitgebreid. De vertrek- en aankomst tijden werden nu:

Vertr. London	8 u. 's avonds	Vertr. R'dam	2 u. 's middags
Vertr. Harwich	10 u. 's avonds	Vertr. Hoek	10.30 u. 's avonds
Aank. Hoek	5.50 u. 's morgens	Aank. Harwich	7.05 u. 's morgens
Aank. R'dam	8 u. 's morgens	Aank. London	8.45 u. 's morgens

Het stramien van aankomst- en vertrektijden werd in de volgende zeventig jaar niet ingrijpend gewijzigd, wel kwam in 1904 het eindpunt van de schepen in Rotterdam te vervallen en liepen de passagiers-boten voortaan alleen de Hoek aan. De vraag zou gesteld kunnen worden: waarom niet gestreefd naar een snellere oversteek? Het antwoord daarop luidt, dat men de passagiers behoorlijk tijd moet geven om te slapen. Het spoorboekje van de Great Eastern van 1893 vermeldt in tegenstelling tot dat van 1875 thans een zeer groot aantal verbindingen, met bijna alle grote steden in Europa en zelfs een doorgaande verbinding met Wladiwostok. In de 'gay nineties' was reizen populair geworden. De poster met de ketting over de Noordzee tussen Harwich en de Hoek van H. W. Mesdag hing op alle stations. In de music-halls in Engeland weerklonk omstreeks het begin van deze eeuw het dierbare refrein van 'By the side of the Zuyder Zee'. In de achttiende eeuw was de Grand Tour door Europa alleen voor de 'happy few' weggelegd. Aan het eind van de negentiende en vooral in de twintigste eeuw kwam het reizen binnen het bereik van steeds grotere groepen in de samenleving. Dit is er dan ook de oorzaak van geweest, dat het passagiersvervoer via Harwich en de Hoek is blijven groeien ondanks de concurrentie van het vliegtuig.

Na 1893 ging het passagiersvervoer via de Hoek met sprongen omhoog. In 1894 bracht de Great Eastern drie nieuwe passagiers-

schepen, de 'Amsterdam', 'Berlin' en 'Vienna' in de vaart, elk 1700 bruto tonnen groot en drie jaar na hun indienststelling was het passagiersvervoer via de Hoek gestegen tot 130.000 per jaar.

Het was duidelijk, dat door de spoor-bootverbinding van de Great Eastern Railway en de Hollandsche IJzeren Spoorweg Hoek van Holland begon uit te groeien tot een internationaal spoorweg-knooppunt voor reizigers. Harwich stond wat het goederenvervoer betrof als vijfde op de ranglijst van de Britse havens en als tweede na Dover voor wat het passagiersvervoer betrof. Naast de Harwich-Hoekdienst onderhield de Great Eastern nog een dagelijkse passagiersdienst op Antwerpen en liep een Deense Maatschappij een regelmatige dienst van Esbjerg naar Harwich.

In 1904 hielden de passagiersschepen op Rotterdam aan te doen, maar de Great Eastern hield toen een aparte vracht-dienst op Rotterdam, een dienst, die zich zou ontwikkelen tot de huidige container-dienst tussen Harwich en onze haven. Vóór 1904 voeren er ook reeds vrachtboten naast de passagiersschepen naar Rotterdam.

Tot 1907 hadden de schepen van de Great Eastern gelukkig gevaren, maar in dat jaar trof de maatschappij een verschrikkelijke ramp door het vergaan van de 'Berlin' op de Noorderpier in Hoek van Holland. Op 21 februari 's morgens om vijf uur werd het schip door een enorme grondzee op de Noorderpier geslingerd en brak bijna onmiddellijk daarna in twee stukken. Sommigen van de passagiers werden overboord geslagen, anderen bleven doornat en verkleumd op het dek op redding wachten. De reddingboot van de Hoek, de President van Heel was onmiddellijk in de woedende storm uitgevaren, maar kon de 'Berlin' niet dicht genoeg naderen om de schipbreukelingen van het wrak te halen. Ondanks bovenmenselijke pogingen om de 'Berlin' te bereiken, moesten de redders steeds weer terugkeren en het aanzien, dat meer schipbreukelingen in de golven verdwenen. Eindelijk na 33 uur slaagde men er in het schip te bereiken en vond toen nog enkele overlevenden van de ramp aan dek. In totaal kwamen 80 passagiers en 48 leden van de bemanning om het leven. Aan de redders in Hoek van Holland, die in het noodweer met levensgevaar het onmogelijke gedaan hadden om hun medemensen te redden, werd een grootse hulde bereid. In de hall van het kantoor van Hudig & Pieters in Rotterdam staan thans nog als stille getuigen van de ramp de dekbanken van de 'Berlin'. Bij een dergelijke ramp realiseert men

zich wat het wil zeggen, onder alle weersomstandigheden heen en weer te varen over de Noordzee en kan men slechts bewondering hebben voor de kapiteins en bemanningen van de Engelse spoorweg-schepen, die dit met uitzondering van de ramp in 1907 gedurende een eeuw zonder vermeldenswaardig verlies aan menslevens gedaan hebben. Gedurende drie jaar ondervond het passagiersvervoer via de Hoek nog de terugslag van de 'Berlin' en pas in 1910 was men weer op het cijfer van 1906 en zette de stijging zich verder voort.

In 1910 waren alle oude passagiersschepen uit de Hoek-dienst genomen en vervangen door de 'Copenhagen', 'Munich' en 'St. Petersburg', elk ongeveer 2.700 bruto register tonnen groot met een accommodatie voor vierhonderd passagiers. De snelst mogelijke dienst tussen London en de Hoek werd geleverd: London vertrek 8.30 's avonds; Hoek van Holland aankomst 's morgens 5.20 uur; Hoek van Holland vertrek 11.20 's avonds; London aankomst 8.00 uur 's morgens.

De concurrentie in het reizigers-vervoer had zich nu verplaatst naar de spoorwegverbindingen in het achterland van de Hoek, in hoofdzaak naar het Noord- en Zuidduitse verkeer. De voornaamste mededinger was de Stoomvaart Maatschappij 'Zeeland', die in 1910 uitgaand van Vlissingen met een nacht- en een dagdienst op Queensborough 148.000 passagiers vervoerde tegen 105.000 uitgaande passagiers van de Great Eastern Railway, alleen met een nachtdienst van de Hoek. De beide Nederlandse spoorweg-maatschappijen, de Hollandsche IJzeren Spoorweg en de Staatsspoorwegen beconcurrerden elkaar eveneens fel voor wat het reizigersvervoer betrof. In december 1910 stelde de Hollandsche IJzeren Spoorweg op de Europese Spoorwegdienstregeling-conferentie in Wiesbaden voor, haar boottrein van de Hoek ongeveer twee uur vroeger te laten aankomen in Osnabrück en dan de reizigers direkt door te voeren in de richting van Bremen en Hamburg. De aankomst- en vertrektijden waren op dat ogenblik:

Vertrek London	8.30 's avonds
Vertrek Harwich	10.00 's avonds
Vertrek Hoek van Holland	5.53 's morgens
Aankomst Osnabrück	12.53 's middags
Vertrek Osnabrück	1.45 's middags
Aankomst Bremen	3.20 's middags
Aankomst Hamburg	5.04 's middags

De boottrein uit de Hoek zou voortaan om 11.00 uur in Osnabrück aankomen en passagiers via Queensborough-Vlissingen zouden daar pas twee uur later kunnen arriveren, tenzij de Vlissingen-dienst en de Staatsspoorwegen er in zouden slagen, een gelijkwaardige dienst naar Osnabrück te leveren. Op het zee-traject, noch op het spoorweg-parcours kon er echter iets meer af en de Stoomvaart Maatschappij 'Zeeland' deed het enige wat zij nog kon doen, namelijk haar dienst verleggen van Queensborough naar Folkestone met een korter zee-traject. Dat kostte de Vlissingen-dienst wel lading, maar het passagiersvervoer van en naar Noord-Duitsland via Vlissingen bleef behouden. In 1916 vonden de spoorwegen elkaar in de 'Nederlandsche Spoorwegen' en elf jaar later, in 1927, ging de 'Zeeland' met een dagdienst vanaf Harwich op Vlissingen varen. Nog weer later, na de Tweede Wereldoorlog, kwam deze dagdienst naar Hoek van Holland en thans bestaat er een nauwe samenwerking tussen de beide concurrenten van vroeger. Gezamenlijk vervoerden de nachtdienst van de British Railways (Eastern Region) en de dagdienst van de Stoomvaart Maatschappij 'Zeeland' in de laatste jaren ongeveer een half miljoen passagiers per jaar via Harwich en de Hoek. De concentratie van krachten op de geografisch meest gunstig gelegen havens had het van de concurrentie gewonnen.

De concurrentie was echter nog in volle gang toen in 1914 de Eerste Wereldoorlog uitbrak. De dienst tussen Harwich en Hoek van Holland werd teruggebracht tot drie afvaarten per week in beide richtingen. De oversteek bracht nu nieuwe risico's met zich mee, namelijk een ontmoeting met Duitse onderzeeboten. In juni 1916 werd de 'Brussels' van de Great Eastern in de buurt van Hoek van Holland prijs gemaakt door de Duitsers en opgebracht naar Zeebrugge, waar de commandant van het schip, Captain Fryatt werd gefusilleerd om er de schrik in te brengen op de andere schepen van de Engelse koopvaardijvloot, die nog door waren blijven varen. Toen de oorlog was afgelopen waren vier schepen van de Great Eastern verloren gegaan. Terstond werd een nieuwbouwprogramma opgezet en binnen twee jaren na de Wapenstilstand werden zowel de Hoek- als de Antwerpen-dienst weer normaal dagelijks gevaren.

De dagen van de oude Great Eastern Railway waren echter geteld. De Railways Act van 1921 bracht vijf spoorwegmaatschap-

pijen, waaronder de Great Eastern samen in de London & North Eastern Railway Company, die haar werkterrein van London tot in Schotland uitstreckte. De chairman van de Great Eastern, Lord Claud Hamilton, trad na meer dan vijftig jaar de maatschappij gediend te hebben, af. Bij zijn dood in 1926 eindigde een herdenkingsartikel met een zeer fraai vers:

‘The old „Great Eastern”, he and it were one
We were his Universe, he was our Sun.’

Het patriarchale bewind maakte plaats voor de meer onpersoonlijke management van één van de vijf overblijvende grote Engelse spoorwegmaatschappijen.

In de jaren tussen de beide Wereldoorlogen kwamen drie 4000 tonners in de vaart, de ‘Vienna’, de ‘Prague’ en de ‘Amsterdam’. De ‘Prague’ en de ‘Vienna’ overleefden de Tweede Wereldoorlog, de ‘Amsterdam’ zonk in 1944 voor de kust van Normandië. In de periode tussen de beide oorlogen kreeg het vrachtvervoer speciale aandacht. In 1924 werd een trainferry-dienst geopend tussen Harwich en Zeebrugge en op het Engelse spoorwegnet kwamen steeds meer containers (grote laadkisten) in gebruik. De grote ontwikkeling van het container-vervoer tussen Engeland en het Continent begon echter pas in 1958 toen de British Railways twee speciaal voor het container-vervoer gebouwde schepen, de ‘Isle of Ely’ en de ‘Colchester’ in de vaart brachten tussen Harwich en Rotterdam.

In 1939 werd de vooruitgang op de passagiers- en vrachtdiensten vanaf Harwich opnieuw een grimmig halt toegeroepen. Twee passagiersschepen van de London & North Eastern, de ‘St. Denis’ en de ‘Malines’ bevonden zich in mei 1940 in Rotterdam teneinde op het Continent gestrande Engelse onderdanen naar huis te brengen. De ‘St. Denis’ moest door de eigen bemanning tot zinken worden gebracht, de ‘Malines’ ontsnapte met 178 passagiers aan boord in het donker door de Nieuwe Waterweg naar zee. Over de Hollandse havens van de Engelse spoorwegschepen daalde de nacht van de bezetting. Harwich werd een Engelse marine-basis.

Toen de vensters op de zee in 1945 weer opengezet konden worden, bleek de Engelsen welke enorme verwoestingen er hier in Nederland waren aangericht. Hoek van Holland was herschapen in één geweldig fort, hoeksteen in de Atlantik Wall en de in 1933 geopende aanlegplaats van de vrachtboten aan de Merwehaven

in Rotterdam was totaal verwoest. Gedachtig aan Churchill's uitspraak gedurende de oorlog: 'Give us the tools and we shall finish the job' werd terstond met de wederopbouw van de diensten en de kaden begonnen. Maar de 'tools' waren in die eerste dagen na de oorlog niet gemakkelijk te krijgen.

De London & North Eastern had vier passagiersschepen verloren en de op 14 november 1945 opnieuw begonnen passagiersdienst naar de Hoek kon maar met één schip, de 'Prague' worden uitgevoerd. Dit schip liep drie maal per week heen en weer en daarnaast werd de 'Oranje-Nassau' van de Stoomvaart Maatschappij 'Zeeland' gecharterd om de overblijvende afvaartdagen vol te maken. In de Hoek kostte het opruimen van de fortificaties zeer veel tijd, maar tenslotte konden de Nederlandsche Spoorwegen in 1950 een geheel gemoderniseerd station ter beschikking stellen van de reizigers met de dag- en nachtdiensten naar Harwich. De Spoorwegpoort van Europa kan de vergelijking met de andere spoorweghavens op het Continent thans glansrijk doorstaan. Er was veel veranderd sinds de dagen, dat de passagiers in de Hoek alleen maar duinen en zand te zien kregen bij hun aankomst in de Lage Landen. Eveneens in 1950 kwam in Rotterdam het nieuwe Merwehaven-terrein voor de vrachtboten van de Engelse Spoorwegen gereed. Het biedt ruimte genoeg om als draaischijf te kunnen dienen voor de spoorweg-laadkisten, die in steeds grotere getale in Rotterdam ontscheept en per spoor doorgezonden worden. In het jaar 1962 werden in totaal 15.000 containers aan de Merwehaven in Rotterdam verwerkt. In Hoek van Holland was de modernisering en mechanisatie van het vrachtvervoer op de passagiersboten eveneens ter hand genomen. Hier wordt nu vrijwel uitsluitend van pallets (laadborden) gebruik gemaakt om groenten en fruit snel en veilig naar Covent Garden Market in London te vervoeren.

In 1947 kwam de 4500 tons grote 'Arnhem' – de naam herinnert aan de slag bij Arnhem in 1944 – in de vaart. De oude 'Prague' eindigde haar bestaan roemloos na in brand geraakt te zijn op een Schotse werf in 1948 en in 1950 kwam de 'Amsterdam', het derde schip met deze naam, de nachtdienst tussen Hoek van Holland en Harwich versterken. Vanaf 1950 werd gevaren met de 'Arnhem', de 'Amsterdam' en de 'Duke of York', een schip, dat was overgenomen van de London Midland Railways.

De London & North Eastern Railway Company ging bij de nationalisatie van de Engelse Spoorwegen in het grote geheel op en een gedeelte van de L.N.E.R. – voornamelijk East Anglia – werd de British Railways (Eastern Region). Het beleid van alle spoorwegen in Engeland zou voortaan min of meer centraal bepaald worden. Dr. Beeching, het tegenwoordige hoofd van de Engelse Spoorwegen, was de verre erfgenaam geworden van George Hudson, de Spoorweg-Koning van de Eastern Counties Railway. Een erfenis, die hem met vele andere erfenissen blijkens het Rapport-Beeching, waarin voorgesteld wordt, een aantal onrendabele spoorlijnen in Engeland te sluiten, wel eens enig hoofdbrekens kost.

De laatste gebeurtenis in de honderdjarige geschiedenis van de Harwich-diensten was het in de vaart komen van de 'Avalon' in augustus van 1963. De 'Avalon' is het grootste en modernste passagiersschip, dat op het ogenblik de verbinding tussen Engeland en het Continent onderhoudt. Het is 6720 bruto register tonnen groot en heeft een lengte van 123 m bij een breedte van 17 m. De dienstsnelheid bedraagt 21,5 knopen en er is accommodatie voor 750 passagiers.

Dit nieuwe schip is ongeveer tien maal groter dan de oude 'Avalon' uit 1865 en het kan bijna zevenmaal meer passagiers vervoeren dan de elegante houten raderboot van de Great Eastern Railway. De herkomst van de naam 'Avalon' leverde enige moeilijkheden op. Avalon, of het Eiland der Appels was het paradijs van de ridders van Koning Arthur; maar waarom gaf de Great Eastern deze weidse naam aan één van haar eerste schepen? De reden bleek prozaïscher te zijn dan gedacht werd. De familie van Mr. Goodson, chairman van de maatschappij kwam uit Glastonbury in Somerset, waar het Keltische paradijs Avalon volgens de Britten gelegen moest hebben. De reiziger van thans, die zich inscheept op de 'Avalon' is dus nu weer in het paradijs van Koning Arthur en Mr. Goodson terug, ditmaal een air-conditioned paradijs. De toegangsprijs is sinds 1863 echter ook vertienvoudigd.

Zo eindigde dan een eeuw van de 'kleine' geschiedenis van een scheepvaartverbinding tussen Engeland en Nederland, die nauw verweven was met de 'grote' geschiedenis van de opkomst van Rotterdam als wereldhaven. Van het zelfde oplopende getij omstreeks 1860, zoals mr. Lichtenauer heeft gezegd, hebben zowel

de stad Rotterdam als de Great Eastern Railway gebruik weten te maken. Moge de keten, die de schilder Mesdag spande tussen Harwich en Hoek van Holland nog lange jaren een schakel vormen in de vriendschap tussen onze stad, ons land en het Verenigd Koninkrijk.

BRONNEN

Eastern Counties Railway:

Board Minutes 1862

Traffic, Locomotive & Permanent Way Committee 1859 en 1860

Great Eastern Railway Company:

Board Minutes 1863/1865, 1872, 1875, 1893, 1904, 1910

Traffic Committee Minutes 1863/1865, 1866, 1871, 1872, 1875

Continental Committee Minutes 1910

Steamboats & Traffic Committee Minutes 1893, 1904

Steamboat & Harbours Sub-committee Minutes 1862/1864

Traffic Committee Harwich Minutes 1864/1865

Annual reports

General Index of Board & Committee Resolutions

Timetables 1875, 1893, 1910

Hudig & Pieters

Request aan den Koning, 10 april 1862

Request aan de Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal, sept. 1885.

LITTERATUUR:

Cecil B. Allen, The Great Eastern Railway, London 1955

Great Eastern Railway Magazine, aug. 1912, juli 1914, maart 1925

Charles Wilson, Harwich and the Continent, 1947

A. L. Gibson, The Continent via Harwich, 1928, inleiding voor The Institute of Transport

L. H. K. Neil, Continental traffic – a look forward, 1954, inleiding voor The Institute of Transport

S. A. Claydon, Continental Services Eastern Region, 1961, inleiding

A. W. R. M. Greenham, (master s.s. 'Amsterdam') The Harwich Packets, 1958, inleiding

Norman Crump, By rail to victory, the story of the L.N.E.R. in wartime, 1947

C. L. D. Duckworth en *G. E. Langmuir*, Railway & other steamers, Glasgow 1948

A. T. de Groot en *A. B. Marinkelle*, De Waterweg langs Rotterdam naar zee, 1916

dr. C. Wiskerke, De scheepvaartwegen van Rotterdam naar zee, 1948

mr. W. C. Mees, Man van de daad, Rotterdam 1946

mr. W. F. Lichtenauer, *Het eeuwfeest van de Wet op de Nieuwe Waterweg*, Rotterdams Jaarboekje, 1963
dr. A. C. Kersbergen, *Zes eeuwen Rotterdam*, 1941
Gedenkschrift 1875/1915 van de Stoomvaart Maatschappij 'Zeeland', 1915
Gedenkboek Kamer van Koophandel en Fabrieken Rotterdam, 1803-1928

EEN ENGELSMAN OVER ROTTERDAM IN 1833

ROTTERDAM resembles Venice in situation, although it is sadly different in architecture. There is here also the same absence of the usual noises of a city which we remarked in the Sea Cybele; the very people appear to have a talent for holding their tongues; and the vessels, that glide among the waterstreets and stop at their own warehousedoors, are discharged in solemn silence. The great quay and some of the smaller ones, are laid out in alleys of enormous trees, beneath the shadow of which the sailors work. The numerous bridges and the narrow and tortuous streets render the geography of the place somewhat intricate; but we succeeded in finding our way to the Exchange, which is reckoned one of the architectural lions of Rotterdam. The gates, however, were shut and no one was near but a sourlooking officer. We twisted the handle, shook the gate, and looked wistfully in by the interstices. It was apparently not the hour of cause, and the merchants had not begun to congregate. What was our astonishment, however, to be told by the porter, that the merchants were actually assembled in the interior; and that we too might be admitted on the payment of some certain copper coins, the exact amount of which we forget! There was something ludicrously Dutch in this arrangement; but the building itself is handsome and commodious.

The communication with England is so constant – greatly increased, of course, since the establishment of steam-boats on the Rhine –, that our language is spoken by many of the inhabitants; and so proficient are they in some cases, that we had great difficulty in persuading ourselves that a certain barber, who had never been out of Rotterdam, was not a veritable John Bull.

Uit: Leitch Ritchie, Travelling sketches on the Rhine and in Belgium and Holland. London, 1833.