

Spoorweg erfgoed

De andere collectie

Inspiratie

Kees Volkers

Spoorweg erfgoed

De andere collectie

Inhoud

Inleiding

5

Een godverlaten knars

De vele laantjes van Van der Gaag (1840)

9

Soberheid als waarde

Het Waterstaatstation (1860)

15

‘De Belg is de IJzeren Rijn!’

De erfenis van een afscheiding (1880)

23

‘We kunnen niets met die gebouwen, wat moeten we ermee?’

De moeizame waardering voor de Wagenwerkplaats (1900)

31

De Woldjerspoorwegmaatschappij

Het korte leven van de lokaalspoorweg (1920)

39

Verleidingen onder het spoor

Viaducten van Sybold van Ravesteijn (1940)

47

In het seinhuis van mijn vader

De sloop van duizend pareltjes (1960)

53

Spoorzoeken op de aanplempingen

Het havengebied ontspoord (1980)

59

Voies lentes en voies vertes

Fietsen op oude spoortracés (2000)

65

Bronnen

72

Illustratieverantwoording

73



Inleiding

Waar we vroeger over monumenten spraken, hebben we het tegenwoordig over erfgoed. Dat is niet omdat we graag een modieuze term willen gebruiken, maar omdat onze inzichten over monumenten de laatste jaren sterk zijn gewijzigd en de nieuwe term de lading beter dekt.

De traditionele monumentenzorg was sterk objectgericht en ging vooral uit van een kunst- en architectuurhistorisch waarderingsstelsel. Het fysieke monument – het bouwwerk en de stijl waarin het was uitgevoerd – stond voorop. Een klassieke opvatting over wat mooi en niet mooi was, speelde daarbij een grote rol.

Tegenwoordig wordt bij de waardering van monumenten ook naar andere waarden gekeken. Niet alleen objecten, ook structuren en gebieden kunnen monumentale waarden hebben en een object kan waardevol zijn omdat het deel uitmaakt van een waardevol ensemble. Een monument kan representatief zijn voor een bepaalde technische, sociale, economische of cultuurhistorische ontwikkeling; een monument kan een bijzondere functie hebben gehad of een belangrijke rol hebben gespeeld bij een historische gebeurtenis. Het gaat dus niet meer alleen om de fysieke eigenschappen, maar ook om andere, 'immateriële' waarden die wij belangrijk vinden.

Dat houdt ook in dat 'werken' die vroeger weinig gewaardeerd werden omdat ze architectuur- of bouwhistorisch niet interessant genoeg waren, tegenwoordig op heel andere gronden wel degelijk als waardevol beoordeeld kunnen worden. Zelfs werken die volgens de klassieke opvatting uitgesproken 'lelijk' zijn, kunnen grote monumentale waarde hebben. Mooi of niet mooi doet er immers niet toe. De veel bredere term 'erfgoed' past beter bij deze benadering.

Uiteraard is deze zienswijze ook van toepassing op spoorwegerfgoed. Dat houdt in dat integer spoorwegerfgoedbeleid zich niet alleen richt op de materiële kant van bouwwerken en architectonische toppers, maar het hele brede spectrum van spoorwegerfgoed in de waardering betreft.

Architectuur blijft natuurlijk belangrijk, maar het gaat niet alleen meer om het oog. Het gaat ook om betekenis en

karakter. Het erfgoed krijgt daarmee menselijke trekjes. Erfgoed kan een ziel hebben, wij kunnen er van houden om wat het geweest is en heeft meegemaakt, om waar het voor stond. Wij kunnen het waarderen en het op onze eigen manier mooi vinden, vanwege het verhaal dat ze vertellen, het gevoel dat ze ons geven en de associaties die we erbij hebben. Erfgoed kan op vele manieren monumentaal zijn. Daarbij komt dat traditioneel monumentenbeleid, dat zich richt op de betere architectuur en historische hoogtepunten, een elitair en dus onvolledig beeld van het verleden geeft. Modern erfgoedbeleid streeft naar een completer beeld, een 'nieuwe monumentaaltiteit', die het hele verhaal vertelt.

In 2008 heeft Spoorbouwmeester een prachtig boek uitgegeven met schitterende foto's van vijftig stations: 'De Collectie' genaamd. Het gaat zowel om oude als nieuwe stations, die representatief zijn voor het palet aan nog actieve stationsgebouwen. Hiermee laten ProRail en NS zien dat ze hun erfgoedtaak serieus nemen. De Collectie is een mooi startpunt om verder na te denken over spoorwegerfgoed, zowel binnen als buiten het spoordomein.

In deze bundel hoop ik te laten zien dat spoorwegerfgoed heel breed is en dat de grote en kleine verhalen van het spoorwegtijdperk overal te vinden zijn. Daarbij gaat het vooral om erfgoed dat vaak minder snel als 'monumentaal' wordt gezien, of in het verleden stiefmoederlijk is behandeld: een onooglijk tunneltje, een afgekraakte bouwstijl, een overwoekerde spoorlijn, verlaten werkplaatsen, een woonhuis op het platteland, een toegetakeld viaduct, de laatste seinhuizen, of een fietspad op een spoortalud. Erfgoed uit 175 jaar spoorweghistorie, verguisd soms, maar met een eigen schoonheid en niet zelden grote cultuurhistorische waarden, die dikwijls verder reiken dan alleen de spoorhistorie.

Sommige onderdelen hebben een persoonlijke noot, maar ze maken het punt hopelijk duidelijk: stel je open voor het hele spectrum van spoorwegerfgoed, mooi of lelijk bestaat niet, het gaat om het verhaal!







- 1 Station Hulshorst
- 2 Station Hulshorst rond 1900
- 3 Topografische kaart van Hulshorst en omgeving rond 1900

Rond station Hulshorst (afb. 1 toont het in zijn huidige gedaante) wonen nog steeds weinig mensen. De bouw werd in 1863 afgedwongen door de eigenaren van de huizen Hulshorst en Essenburgh, als tegemoetkoming voor het doorsnijden van hun landgoederen, die zich uitstrekten van het IJsselmeer tot op de Veluwe. Het kaartje (afb. 3) toont de omgeving rond 1900. Uit dezelfde tijd dateert de Ansichtkaart van Hulshorst (afb. 2). De stopplaats heeft meer dan een eeuw bestaan. In 1987 werd het stationnetje gesloten.



Een godverlaten knars

De vele laantjes van Van der Gaag

**'Hulshorst, als vergeten ijzer
is uw naam, binnen de dennen
en de bittere coniferen,
roest uw station;
waar de spoortrein naar het noorden
met een godverlaten knars
stilsthoudt, niemand uitlaat
niemand inlaat, o minuten,
dat ik hoor het weinig waaïen
als een oeroude legende
uit uw bossen: barse bende
rovers, rans en ruw
uit het witte veluwhart.'**

'In godsnaam, waarom stoppen we hier?' Het is een vraag die veel treinreizigers bekend zal voorkomen. Het moet de dichter Gerrit Achterberg (1905-1962) menigmaal zijn overkomen toen hij in de trein zat op weg naar het noorden en daarbij steevast Hulshorst passeerde. Hulshorst is een van de meest aandoenlijke stationnetjes van Nederland. Het gebouwtje ligt aan de rand van de Veluwe bossen en dateert uit 1863. In 1975 kreeg het de monumentenstatus. In 1987 werd Hulshorst uit de dienstregeling geschrapt. Omdat er te weinig mensen in- en uitstapten; maar dat was altijd al zo geweest.

De godverlaten knars, niemand die in- of uitstapt, de stilte voordat de locomotief weer optrekt, het geritsel van de bomen in het donkere woud, waar je je bespied waant door roversbenden, en die onvermijdelijke vraag: 'Waarom stoppen we hier?' Dat was station Hulshorst ten voeten uit, door Achterberg weergaloos getypeerd.

In de redengevende omschrijving van rijksmonument nr. 30857 lezen we daar weinig over:

Omstreeks 1863 waarschijnlijk door Nicolaas J. Kamperdijk gebouwd station van de Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij, kleinste type in de vorm van een vergrote baanwachterswoning, doch van verzorgde architectuur met geblokte hoeklisenen, vensteromlijstingen enz. Oorspronkelijke stationsnaamaanduiding met letters in reliëf nog aanwezig evenals het originele plaatskaartenloket.

Een cosmetische omschrijving, typerend voor het klassieke monumentenbeleid:

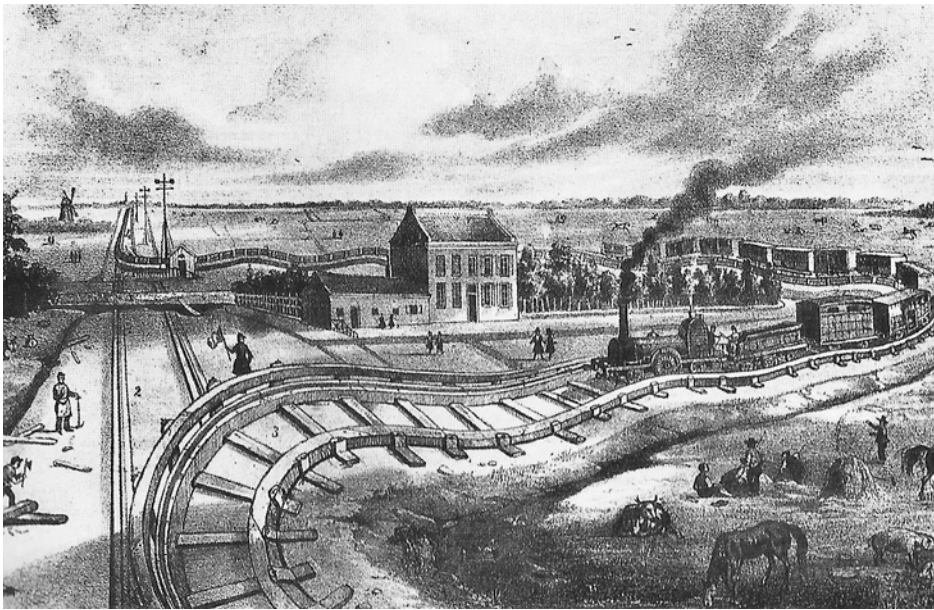
objectgericht en beperkt tot de uiterlijke waarden. Natuurlijk waarderen wij Hulshorst ook vanwege de aabare verschijning, maar de cultuurhistorische betekenis van het stationnetje is zeker zo interessant; een waarde die schuilt in die ene prangende vraag 'Waarom stoppen we hier in Godsnaam?'

Van Voorst van Beesd

Voor het antwoord moeten we honderdvijftig jaar terug in de tijd. De nieuwe spoorlijn van Zwolle naar Amersfoort zou hier de landgoederen Essenburgh en Hulshorst doorsnijden. Deze waren in bezit van respectievelijk baron van Sandberg en het Harderwijkse burgemeestersgeslacht Van Meurs. Voor het afstaan van grond zou toen – het is niet helemaal duidelijk door welke familie, of dat beide families er een rol in speelden – een zogeheten 'servituut' zijn afgedwongen. Daarin moest de Centraal Spoorwegmaatschappij beloven om Hulshorst 'ten eeuwigen dage' tenminste vier keer per dag in beide richtingen te 'bedienen' met een treinstop.

Zo verrees hier een klein haltegebouw van één bouwlaag in dezelfde stijl als de overige stations langs de lijn. Later is het gebouwtje verhoogd met een dienstwoning. In de jaren daarna ging de Centraal spoorweg op in de Nederlandsche Spoorwegen en kwamen ook de landgoederen in andere handen. Het servituut bleef echter rechtsgeldig. Toen na de oorlog de Nederlandsche Spoorwegen het station wilde opheffen, heeft de familie van Voorst van Beesd – die toen Huize Hulshorst bewoonde – dit op basis van het servituut tegen kunnen houden. In zijn laatste jaren werd het stationnetje vooral gebruikt door wandelaars die hier meteen de Veluwe bossen inliepen. Het aantal in- en uitstappers was echter te laag voor de NS om de stopplaats te handhaven. In 1987 was er geen grond meer om het servituut te handhaven en werd het stationnetje een woonhuis.

Hulshorst is een monument uit de begintijd van de spoorwegaanleg, van de onteigeningsperikelen waarmee dat gepaard ging, van de concessies die er moesten worden gedaan om de toen nog invloedrijke landgoedbezitters over de streep te trekken, van de botsing tussen de nieuwe, moderne tijd en de restanten van een feodale machtsstructuur. Maar



4 Laantje van Van der Gaag

Het verkrijgen van de gronden voor de aanleg van spoorlijnen verliep soms moeizaam. In 1847 geraakten nabij Delft de onderhandelingen voor het doorsnijden van de toegangsweg naar een woonhuis – het laantje van Van der Gaag – in een impasse. De spoorwegmaatschappij wilde de afloop van de onteigeningsprocedure niet afwachten en legde een tijdelijk noodspoor om het woonhuis heen. Het magazine 'De Nederlandse Stoompost' publiceerde over dit absurde geval een spotprent van H.W. Last.



- 5 Perron bij paleis 't Loo
- 6 Koninklijke trein 't Loo
- 7 Koninklijke Wachtkamer Baarn

De HJSM kreeg bij de aanleg van de spoorlijn van Amsterdam naar Apeldoorn te maken met het Koninklijk Huis. Prins Hendrik wilde best grond afstaan in ruil voor een eigen spooraansluiting naar paleis Soestdijk. Zijn broer, koning Willem III, vond dat hij als koning meer recht had op een eigen spooraansluiting en liet in 1876 een privé-lijn aanleggen tot aan de poort van paleis 't Loo. Op afb. 5 zien we koningin Wilhelmina en prinses Juliana op het privé-perron naast de koninklijke trein (1911). Kort daarop begon Willem zijn eigen spoorwegmaatschappij: de Koninklijke Nederlandsche Locaal Spoorwegmaatschappij Willem III. Deze legde onder meer de spoorlijn Apeldoorn-Zwolle aan, die bij 't Loo aftakte van het Koningslijntje. Op afb. 6 zien we in 1935 de koninklijke trein aankomen vanaf het paleis, met rechts de aftakking naar Zwolle. Links de 'Naald'. Prins Hendrik kreeg geen aansluiting en moest het doen met een – nog bestaande – koninklijke wachtkamer op station Baarn (afb. 7).



het stationnetje is ook van grote lokaal-historische waarde, omdat het nauw verbonden is met de oude landgoederen Essenburgh en Hulshorst, waarvan nog belangrijke delen bewaard zijn gebleven. En zeker, het stationnetje ziet er heel aardig uit.

Weerbarstige landgoedeigenaren

Het was een van de grote problemen van de spoorwegbouwers van het eerste uur: het verwerven van de grond waarover de spoorlijn moest gaan lopen. Die gronden waren toen veelal in handen van vermogende, vaak adellijke en ook invloedrijke landeigenaren. Deze vroegen soms absurde schadevergoedingen, of ze stelden als voorwaarde dat er een halte of station op hun landgoed zou komen.

Een van de bekendste voorbeelden uit de Nederlandse spoorweggeschiedenis is het 'Laantje van Van der Gaag'. Er is een bekende spotprent van gemaakt, die de meesten wel zullen kennen: een strak ontworpen spoorlijn, die onderbroken wordt door een krakkemikkig noodspoor dat met een scherpe boog om een huis heenloopt. Een stoomtreintje danst daar als een scheepje op de woelige baren overheen.

De prent toont een situatie uit 1847 nabij Delft. De Hollandsche IJzeren Spoorweg-maatschappij (HIJSM) was hier bezig met de aanleg van de spoorlijn naar Rotterdam. De lijn moest een laantje kruisen naar de woning van een zekere Van der Gaag. Die wilde daar alleen toestemming voor geven tegen een absurd hoog bedrag, wat een slepende onteigningsprocedure tot gevolg had. Om de opening van de spoorlijn niet te vertragen legde de HIJSM een tijdelijk spoor aan om het huis en het laantje heen. Pas daarna gooide de eigenaar de handdoek in de ring en werd het ontworpen tracé alsnog doorgetrokken.

Van Wickevoort Crommelin

Dat is de korte versie van het verhaal. De werkelijkheid is absurder. Achter de zaak zat een zekere heer Van Wickevoort Crommelin. Deze bezat gronden nabij de Zandvoortschelaan in Heemstede, die hij zou moeten afstaan voor de aanleg van een spoorlijn tussen Haarlem en Leiden. Toen hij als voorwaarde stelde dat er een halte aan de Zandvoortschelaan moest

komen, kreeg hij van de HIJSM nul op het rekest. De maatschappij wilde op dit traject geen haltes. Crommelin legde zich bij dit besluit neer, tot hij er achter kwam dat tussen Leiden en Haarlem wel degelijk stations zouden komen! Als gevolg van de eisen van grondeigenaren zouden de treinen tussen Leiden en Haarlem op liefst vijf plaatsen gaan stoppen: bij Vogelenzang, Hillegom, Veenenburg, Piet Gijzenbrug en Warmond.

Om de HIJSM, die inmiddels tot Delft was gevorderd, alsnog te vermurwen, trof Crommelin een regeling met de reeds genoemde Van der Gaag, om een absurd hoge prijs voor het recht van overpad te vragen. Van der Gaag, maar in feite Crommelin, wilde alleen afzien van die prijs als de HIJSM alsnog zou voorzien in een halte aan de Zandvoortschelaan. Waarop de HIJSM dus antwoordde met een omleiding. Daarop gaf Crommelin zich gewonnen, maar zijn naam staat voor eeuwig in de boeken. Bijna dertig jaar later (in 1876) werd overigens alsnog een halte aan de Zandvoortschelaan geopend. Tegenwoordig is dit station Heemstede-Aerdenhout.

Van Oranje Nassau

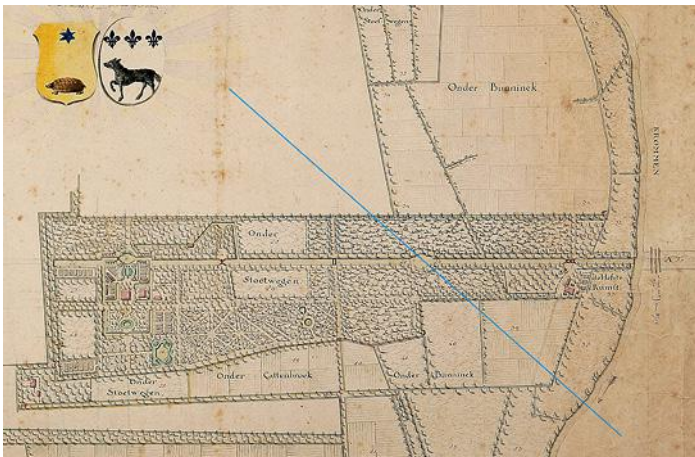
Hoe meer invloed de grondbezitters hadden, hoe moeilijker het was om hun eisen niet in te willigen. Het rijkste en meest invloedrijke geslacht in Nederland was natuurlijk dat van de Oranjes. De ingenieurs van de HIJSM kregen er in de jaren 1870 mee te maken bij de aanleg van de spoorlijn Hilversum-Amersfoort-Apeldoorn. De spoorlijn doorsneed het landgoed Soestdijk, waar Prins Hendrik woonde, maar scheerde ook langs 't Loo, de residentie van zijn broer Koning Willem III. Nu waren de Oranjes zeker niet tegen een spoorlijn, waarvan ze het nut heel goed inzagen. Maar ook zij vonden dat daar iets tegenover mocht staan.

Zo had Prins Hendrik aan het doorsnijden van zijn landgoed in Baarn de voorwaarde verbonden dat hij een eigen spoorwegaansluiting zou krijgen naar zijn paleis. Zijn broer, wonende in 't Loo, was 'not amused'. Hij vond dat hij als koning meer recht had op een eigen spoorwegaansluiting en liet in 1876 vanaf het hoofdspoor een zes kilometer lange aftakking aanleggen tot voor de poorten



8 Station Nieuwersluis

Aan de spoorlijn Amsterdam-Utrecht werd bij Nieuwersluis een station afgedwongen door de familie Doude van Troostwijk, die een buitenplaats aan de Vecht bewoonde. Het was een fors station, waar ook alle internationale treinen moesten stoppen. Deze afbeelding toont het station omstreeks 1900, op de voorgrond nog een stukje van de voet- en de draaibrug over het Merwedekanaal. Van dit station zijn de laatste sporen onlangs opgeruimd.



9 Kaart landgoed Wulperhorst 10 Tunneltje Wulperhorst

De spoorlijn Utrecht-Arnhem sneed bij Zeist door het landgoed Wulperhorst, tot afgrijzen van de jonkheer precies door de ronde vijver van zijn Grand Canal. De jonkheer kon een tunneltje afdwingen, 'breed genoeg voor een rijtuig', zodat de zichtlijn gehandhaafd en de overzijde van zijn landgoed bereikbaar bleef. De resten van het Grand Canal – nu met duiker – en het 'gemoderniseerde' tunneltje zijn nog aanwezig.



van 't Loo. De spoorlijn naar Soestdijk kwam er niet. Wel kreeg Hendrik een koninklijke wachtkamer in het station van Baarn. Die wachtkamer uit 1874 bestaat nog steeds. De aansluiting naar paleis 't Loo werd in 1954 opgebroken.

Doude van Troostwijk

Een bekend voorbeeld uit de begintijd is ook station Nieuwersluis-Loenen, aan de lijn Amsterdam-Utrecht. Het station is er niet meer, maar het is nog steeds een afgelegen plek. Het was ook niet de bedoeling dat hier een station zou komen. De Nederlandse Rhijn Spoorweg-maatschappij (NRS) moest echter buigen voor de invloedrijke familie Doude van Troostwijk, woonachtig op de buitenplaats Sterreberg aan de Vecht. De familie wilde alleen grond afstaan in ruil voor een station, waar bovendien alle treinen moesten stoppen. Dat was rond 1843. Het heeft de Spoorwegen later een hoop geld gekost om die stopplicht af te kopen: eerst 100.000 gulden voor de internationale sneltreinen, en in de jaren 1950 nog eens 100.000 gulden voor de stoptreinen.

Met de aanleg van het Merwedekanaal in 1892 kwam het station nog geïsoleerder te liggen ten opzichte van de dorpen aan de Vecht. In 1915 echter kreeg het station een functie als overstapplaats, toen de spoorlijnt naar Uithoorn hier op de lijn Utrecht-Amsterdam aansloot.

De laatste restanten van het emplacement van Nieuwersluis-Loenen zijn recentelijk bij de verdubbeling van de spoorlijn van Amsterdam naar Utrecht opgeruimd. Iets ten noorden van deze plek ligt nog het wegbuigende talud van de voormalige spoorlijn naar Uithoorn. Naast de 'splitsing' staat een van de onderstations van Sybold van Ravesteijn: een herinnering aan de elektrificatie van de spoorlijn Utrecht-Amsterdam in de jaren 1930.

Jonkheer Joan Huydecooper

Onder Zeist ligt Wulperhorst, een landgoed dat zich uitstrekt tot aan de Kromme Rijn in Bunnik. De villa van het landgoed heeft enige bekendheid omdat die wordt bewoond door de pianist Wibi Soerjadi. Het landgoedpark is vrij toegankelijk.

Dat was in de jaren 1840, toen hier de spoorlijn Utrecht-Arnhem werd aangelegd, nog niet het geval. Het land-

goed behoorde aan Jonkheer Joan Huydecooper, die het niet eens kon worden met de taxateurs van de spoorwegmaatschappij over de waarde van de af te stane gronden. De jonkheer was niet zomaar verbolgen over het feit dat zijn landgoed doorsneden zou worden, maar de ijzeren spoorweg zou ook zijn prachtige Grand Canal verminken en de rails zouden dwars door zijn ronde vijver lopen!

Uiteindelijk kon Huydecooper bedingen dat er een doorgang onder de spoorlijn zou komen, breed genoeg voor een koetsje, zodat ook de andere zijde van zijn landgoed bereikbaar bleef. Pal naast de juist gereedgekomen spoorlijn liet de jonkheer een jachthuis bouwen in chaletstijl met, naar verluidt, een privé-halte, waar op verzoek gestopt kon worden. Het is zeker dat Prins Hendrik hier op 16 november 1916 is uitgestapt op een grindperronnetje voor een jachtpartij. Of er daadwerkelijk een toezegging voor een privé-halte is geweest, is echter onduidelijk.

Het landgoed Wulperhorst is nog vrij gaaf en het chalet staat nog steeds langs de spoorlijn. In de jaren 1850 is het park getransformeerd in de landschapstijl, maar het 'Grand Canal' is nog herkenbaar aanwezig. De doorgang onder de spoorweg is nu een onaanzienlijke betonnen sleuf. Het verbindt de beide zijden van een onverhard pad langs de waterloop die nu niet meer is dan een brede sloot. Deze loopt via een duiker onder het spoor door en mondt na een paar honderd meter uit in de Kromme Rijn.

Zo kan een 'lullig tunneltje' toch bijzonder zijn en de fantasie prikkelen, dankzij het verhaal dat er achter steekt. Het tunneltje is onderdeel van een gave historische structuur en maakt de geschiedenis ervan zichtbaar en tastbaar.



1 Station Middelburg,
SS-standaardstation 3e Klasse



2 Maliebaanstation HIJSM

3 Station Abcoude NRS

4 Station Amersfoort NCS

De Waterstaatstijl werd algemeen toegepast, dus niet alleen door ingenieurs in dienst van Rijkswaterstaat of Staatsspoor. Station Utrecht Maliebaan (1874, afb. 2) is gebouwd door de HIJSM, station Abcoude (1871, afb. 3) door de NRS en het oude station Amersfoort (1863, afb. 4) door de NCS.



Soberheid als waarde

Het Waterstaatstation

Dat de stations van Zwolle, Leeuwarden, Middelburg en Maliebaan zekere overeenkomsten vertonen is niet moeilijk te zien. Zij behoren alle vier tot de ooit grote, maar inmiddels fors geslonken groep stations die is gebouwd in de zogeheten waterstaatstijl. De 'waterstaatstations' zijn iconen uit de eerste jaren van het spoorwegtijdperk en monumenten van de 19e-eeuwse industriecultuur. In architectuurkringen heeft men zich altijd laatdunkend uitgelaten over de waterstaatsbouw. Pas met de recente aandacht voor ons technisch en industrieel erfgoed is de waardering voor de waterstaatsbouw weer toegenomen.

De Waterstaatstijl is een bouwstijl in de neoclassicistische traditie, die in de 19e eeuw veel is toegepast door de ingenieurs van Rijkswaterstaat. In Nederland staan nog zo'n 35 stations overeind die in deze traditie zijn ontworpen. Ooit waren dat er veel meer: in Nederland zijn tussen 1860 en 1875 zeker 150 stations in deze stijl gebouwd. Een kleine honderd daarvan behoorden tot de gestandaardiseerde ontwerpen van de Staatsspoorwegmaatschappij (SS). Deze stations waren ingedeeld in vijf klassen, variërend van grote stadsstations tot eenvoudige haltegebouwen voor het platteland. Maar ook andere spoorwegmaatschappijen bouwden in deze traditie, waaronder de Centraal Spoorwegmaatschappij, die een eigen standaardisatie in drie klassen toepaste. Ook Hollands Spoor (HIJSM) en Rijnspoor (NRS) bouwden in deze stijl, waarvan nog enkele overgebleven stations getuigen.

De kwalificatie 'Waterstaatstijl' heeft lange tijd een negatieve bijklank gehad. In architectuurhistorische publicaties werd stevast denigrerend gesproken over deze bouwstijl. Tegen de sloop van waterstaatstations was dan ook niet veel verzet. De oorzaak van deze verguizing ligt in de tweede helft van de 19e eeuw, toen een nieuwe beroepsgroep opgang maakte: die der architecten. Zij keken vol dedain neer op de 'ingenieursbouw' die volgens hen geen architectuur was.

Neoclassicisme

De Waterstaatstijl is dus nauw verwant aan het neoclassicisme, een bouwstijl die in de Franse tijd populair is gemaakt door de Franse bouwkundige J.N.L.

Durand. Hij stond een sobere, functionele bouwstijl voor, gebaseerd op een soort modulesysteem waarmee je eindeloos kon variëren. In feite greep Durand terug op de klassieke leer van de Romeinse bouwkundige Vitruvius. Dit systeem leende zich goed voor industriële toepassingen en werd begin 19e eeuw ook gedoceerd in de leerboeken van de ingenieurs der Genie en Rijkswaterstaat. Bij de ontwikkeling van het spoorweganet waren de ingenieurs van Rijkswaterstaat nadrukkelijk betrokken. Met name bij de aanleg van de Staatsspoorwegen. Zij werden daarbij ondersteund door hun militaire collega's, de genie-ingenieurs. Maar ook bij de aanleg van de particuliere lijnen traden de waterstaat-ingenieurs op de voorgrond. Opvallend is dat het Nederlandse spoorweganet bijna geheel door een volledig Nederlands ingenieurskorps is aangelegd, inclusief alle kunstwerken, waaronder de bruggen over de grote rivieren. De waterstaat-ingenieurs hadden als bouwers dan ook een goede reputatie. Niet voor niets werd waterstaat-ingenieur F.W. Conrad gevraagd om mee te werken aan de totstandkoming van het Suez-kanaal.

Bouwstijl

De soberheid van het neoclassicisme paste goed bij de bouwtaak van de waterstaatingenieurs. Om de aanlegkosten laag te houden en een snelle voortgang te garanderen kregen de ingenieurs van Waterstaat opdracht om voor stations van de Staatsspoorwegen standaardontwerpen te leveren. Dat resulteerde in vijf basisontwerpen die door de minister van Binnenlandse Zaken in 1862 werden goedgekeurd. Het was niet gebruikelijk dat waterstaat-ingenieurs hun handtekening onder de ontwerpen zetten, maar de ontwerpen zijn vrijwel zeker van de bouw- en werktuigbouwkundige K.H. van Brederode. Waterstaat wees erop dat 'bij de ontwerpen alle ornamentiek streng vermeden is en er alleen naar gestreefd is geworden door den vorm van het gebouw het vereischte karakter aan de zaak te geven'. Deze uitspraak zou van Durand zelf geweest kunnen zijn, al zullen financiële overwegingen zeker ook een rol hebben gespeeld. Waterstaat is 'wat er staat', luidde dan ook het bekende woordgrapje: geen fratsen! Het geeft in ieder geval aan dat het streven naar doelmatigheid van de ingenieur goed samenging met de principes van het neoclassicisme.



- 5 Station Zwolle, SS 1e klasse
- 6 Station Leeuwarden, SS 3e klasse
- 7 Station Delden, SS 4e klasse
- 8 Station Houten, SS 5e klasse

Staatsspoor liet standaardstations ontwerpen in vijf klassen. Nog functionerende 1e klasse stations zijn Dordrecht en Zwolle (1868), het enige 2e klasse-station dat is gebouwd (Zutphen) bestaat niet meer, Leeuwarden (1864) is een aangepast 3e klasse-station, Delden (1865) is een 4e klasse-station en het oude station van Houten (1868) een 5e klasse station. Dit laatste station moest wijken wegens spoorverdubbeling, maar kon worden behouden door het 150 meter te verplaatsen. Op de foto het gerestaureerde station op zijn nieuwe plek.



Waterstaatstijl

De aanduiding 'waterstaatstijl' komen we met name tegen bij overheidsgebouwen, bij utiliteitsgebouwen als stations en gemalen, en bij veel kerken uit de eerste helft van de 19e eeuw. Deze gebouwen vertonen gemeenschappelijke kenmerken. Ze zijn in een neoclassicistische of daaraan verwante stijl gebouwd, waarbij we in het begin van de 19e eeuw het strenge neoclassicisme (ook wel *neo grec* genoemd) tegenkomen en later vooral de rondboogstijl en meer eclectische vormen. Vaak zijn de gebouwen opvallend sober uitgevoerd, hoewel we ook daarbinnen veel variatie tegenkomen.

Voor de stations van het Staatsspoorbedrijf ontwierpen de waterstaat-ingenieurs, onder leiding van K.H. van Brederode, standaardstations in vijf klassen: van 1e klasse stations voor grotere steden tot 5e klasse voor plattelandstationnetjes. Maar ook andere maatschappijen bouwden stations in deze stijl.

De 'waterstaatstijl' werd tot ongeveer 1880 gepraktiseerd. Daarna kwamen andere stijlen in zwang, hoewel waterstaat wel actief bleef als bouwer. Bij de bouw waren vaak waterstaat-ingenieurs betrokken, maar niet altijd. Behalve overeenkomsten zien we dus ook variatie en verschillen. Hiermee hebben we gelijk een belangrijk probleem van de aanduiding 'waterstaatstijl' te pakken: zij zou niet eenduidig zijn en daardoor als architectuurbegrip geen waarde hebben, of, in de woorden van Auke van der Woud: 'als descriptieve categorie onbruikbaar' zijn.

Diverse auteurs hebben dit probleem naar voren gebracht. Deze auteurs vinden de relatie tussen waterstaat en vormgeving onduidelijk, omdat waterstaat nooit bewust een eigen stijl zou hebben nagestreefd en omdat er in de bouwbestekken in feite nooit voorschriften over de bouwstijl voorkwamen. Hun conclusie luidt dan ook dat 'waterstaatstijl' een onbruikbare term is en dat zo'n stijl in feite niet bestaat.

De architecten

De term waterstaatstijl is niet door waterstaat zelf bedacht, maar door de architectenstroming die zich in de tweede helft van de 19e eeuw afzette tegen zijn

voorgangers. Deze kwamen vooral uit katholieke hoek, waaronder mensen als J. Alberdingk Thijm, P. Cuijpers en V. De Stuers. Aanvankelijk doelden zij vooral op de honderden kerken die in de eerste helft van de 19e eeuw waren gebouwd in een neoclassicistische stijl, gecontroleerd door de ingenieurs van Waterstaat. Het neoclassicisme was niet de favoriete stijl van de katholieken, die de neogothiek als de ware bouwkunst zagen. Bewust denigrerend spraken zij van 'waterstaatstijl'.

In feite was de kritiek van Cuijpers c.s. gericht op de gehele neoclassicistische leer. De kritiek spitste zich toe op de manier waarop de waterstaat-ingenieurs deze leer toepasten: 'een geestdodende bouwkunst die zich tevreden stelde met een trouw repeteren van Vitruvius' orden en maten; we vinden hiervan de sprekende voorbeelden in de vele zogenaamde waterstaatgebouwen'. Met andere woorden: degelijk bouwen konden ze misschien wel die waterstaat-ingenieurs, maar van architectuur hadden ze weinig kaas gegeten. In de ogen van de architecten was het een non-stijl.

De architect was minachtend over de lieden die deze bouwsels ontwierpen: de ingenieurs, met name de ingenieurs van Waterstaat, de inferieure voorlopers van de echte architecten. Waterstaatsbouw werd vertaald naar waterstaatstijl en in feite synoniem voor het hele neoclassicisme. De terminologie was bewust laatsluitend bedoeld, ter onderscheiding van de ware architectuur, in dit geval de neogothiek. Opvallend is dat Cuijpers' gebouwen later hetzelfde zou overkomen. Over het Rijksmuseum verkondigden voorstanders van de moderne architectuur dat 'dat Roomsche Katholieke protserige bouwwerk' maar beter gesloopt kon worden om er iets geheel nieuws voor in de plaats te zetten.

Generatieconflict

Historicus Auke Van der Woud ziet het conflict tussen de ontwerpers uit de eerste en die uit de tweede helft van de 19e eeuw als een klassieke generatiebotsing (de jongeren tegenover de 'oude classicistische mannetjes') en een arrogante houding van 'de architecten' tegenover 'de onbevoegden'. Zo'n beetje alles wat niet door 'echte architecten' was ontworpen (en dat was inderdaad



- 9 Station Horst-Sevenum, 1866, SS 5e klasse
- 10 Station Wolvega, 1868, SS 4e klasse
- 11 Station Echt, 1865, SS 5e klasse
- 12 Station Oisterwijk, 1865, SS 4e klasse

Wolvega, Oisterwijk, Echt en Horst-Sevenum zijn typische standaardstations van de Staatsspoorwegen.



zo'n beetje alles wat in de eerste helft van de 19e eeuw is gebouwd) werd door de generatie Cuijpers over één kam geschoren. Die opvatting werd overigens niet per se door het volk gedeeld. Zo kraakte een nog jonge Alberdinck Thijm op academische gronden het nieuwe Gebouw voor Kunsten en Wetenschap in Utrecht (1847) tot de grond toe af, maar de burgers vonden het prachtig. Die negatieve 'architectenvisie' op de waterstaatsbouw is lang in leven gebleven, ook door architectuurhistorici van de generatie na Cuijpers. NS-architect C. Douma had het in 1964 nog over 'weinig vriendelijke, maar niet uitgesproken lelijke' gebouwen, die 'een vrij naargeestige indruk' maken. Hij heeft het over 'stijve architectuur' en 'NS presenteert zich op een wijze die bepaald een handicap voor ons moderne bedrijf moet worden genoemd'. Zo'n oordeel is tekenend voor de tijdgeest van Douma. In zijn periode zijn veel 'waterstaatstations' tegen de vlakte gegaan. Ze werden grotendeels vervangen door nieuwe naargeestigheid.

Het neoclassicisme voorbij

Als straks de werkzaamheden rond station Amsterdam Centraal zijn afgerond en we het herboren ontwerp van Cuypers eindelijk weer in volle glorie mogen aanschouwen, dan moeten we toegeven: de critici van het neoclassicisme hadden een punt. Het aantrekken van een onafhankelijke architect voor de bouw van het nieuwe station betekende een doorbraak in de werkwijze van Waterstaat. De eigen 'ingenieurs' mochten zich voortaan toelagen op de constructie van bruggen en stationsoverkappingen.

Het afscheid van het neoclassicisme luidde tevens het begin in van de bloeitijd van de grote spoorwegmaatschappijen, die de grootsheid van het spoorwegtijdperk tot uitdrukking wilden laten komen in hun stationsgebouwen. Daarvoor werden onafhankelijke architecten aangetrokken als P.J.H. Cuijpers (Amsterdam CS), D.A.N. Margadant (Haarlem) en J. Gosschalk (Groningen), die zich afzetten tegen het 'bleke timmermans- en waterstaatsclassicisme', en spoorwegkathedralen lieten verrijzen met elementen uit de neo-gothiek, de neo-renaissance en Jugendstil.

Natuurlijk hadden de ingenieurs ook kritiek op de architecten. Zo deugde er

volgens ingenieur J. van Hasselt weinig van Cuijpers' eerste ontwerp voor Amsterdam CS. Hij vond het gelijkvloerse plan hopeloos verouderd en pleitte voor een verdiepingsstation met tunnels voor de aan- en afvoer van reizigers en goederen. Met andere woorden: architecten konden leuk tekenen, maar een functioneel gebouw ontwerpen kon je beter aan een ervaren spoorwegingenieur overlaten. Dit moderne idee is later inderdaad door Cuijpers verwerkt.

Soberheid als waarde

De kritiek op de waterstaatsbouw betreft vaak de ver doorgevoerde soberheid en eenvoud, vaak negatief vertaald in 'zuinigheid'. Dat lijkt maar ten dele terecht. Ten eerste moesten de waterstaatsingenieurs in slechte economische tijden noodgedwongen werken met lage budgetten, wat iets anders is dan zuinigheid. Maar er waren ook principiële redenen om sober te bouwen. Grondleggers van het neoclassicisme zagen eenvoud in de architectuur als een opdracht in de geest van de tijd en soberheid als een vorm van ultieme schoonheid. We moeten niet vergeten dat het neoclassicisme een principiële reactie was op de protserige Rococo- en Louis-stijlen. 'Het is merkwaardig dat de eenvoud bij Durand in de geschiedschrijving als een cultureel ideaal wordt behandeld, terwijl de eenvoud van de waterstaatsambtenaren eerder als teken van gebrek werd geïnterpreteerd', merkt Van der Woud dan ook op.

De waterstaatingenieurs bouwden in een sobere en eenvoudige stijl, omdat ze bouwden volgens de principes van het neoclassicisme. Daar gaven de waterstaat-ingenieurs zo nodig een eigen functionele interpretatie aan, die in overeenstemming was met de drievoudige doelstelling uit de civiel-techniek: soberheid, doelmatigheid en eenvoud. Dit leidde tot een bouwstroom met een herkenbare stijl, die goed paste bij de praktisch ingestelde ingenieurs, maar ook was ingegeven door principiële waarden.

De term Waterstaatstijl toont dat een begrip dat architectuurhistorisch misschien onbruikbaar is, in cultuurhistorische zin wel degelijk waarde heeft. De term heeft dan niet zo zeer betrekking op een architectuurstijl, maar meer



- 13 Station Den Haag SS (vh NRS), gesloopt
- 14 Station Den Helder SS, gesloopt
- 15 Station Hilversum, HIJSM, gesloopt

Van de ongeveer 150 stations die in waterstaatsstijl zijn gebouwd, zijn er geen veertig meer over. Enkele grotere stations die zijn gesloopt waren Den Haag SS (voorheen NRS, gesloopt in 1975, nu Den Haag Centraal), Den Helder (SS 3e klasse, gesloopt in 1958) en Hilversum (HIJSM, gesloopt in 1990).



op een werkwijze van een organisatie in een bepaalde tijd. En hoe anderen daar tegenaan keken. Achter de term gaat een 19-eeuws conflict schuil tussen de waterstaat-ingenieurs en de onafhankelijke architecten. Uiteindelijk namen de laatsten het over, wat een hardnekkige ontkenning van de waarden van het neoclassicisme tot gevolg had en, als logisch gevolg, een grote kaalslag onder neoclassicistische bouwwerken, waaronder meer dan honderd spoorwegstations. Pas met de recente waardering voor ons technische en industriële erfgoed is ook de waardering voor waterstaatsbouw teruggekomen. Opeens wordt de combinatie van technische degelijkheid en architectonische schoonheid weer gezien, waarbij juist de soberheid als een intrinsieke waarde wordt geprezen.



1 De IJzeren Rijn in het Meinweggebied ter hoogte van km-bord 100



2 Station Vlodrop toen
3 Station Vlodrop nu

De IJzeren Rijn bij Vlodrop in betere jaren. Omdat Vlodrop een grensstation was lag hier een rangeerterrein. Nu is daar spontaan een dennen- en berkenbos ontstaan dat de IJzeren Rijn dreigt te overwoekeren.



De Belg ís de IJzeren Rijn!

De erfenis van een afscheiding

Als in Nederland iets geen functie meer heeft, als iets buiten dienst is gesteld en niet meer wordt gebruikt, wordt dat meestal snel opgeruimd. Wij zijn immers een zindelijk volkje, wij houden niet van rommelig en harken de boel graag aan. Als dat niet gebeurt en we de rotzooi zomaar laten liggen, is er bijna zeker iets bijzonders aan de hand.

Tussen het Belgische Hamont en het Duitse Dalheim doorkruist een spoorlijn onze provincie Limburg: de 'IJzeren Rijn'. Een naam die nog steeds de verbeelding prikkelt, maar de lading al lang niet meer dekt. Het roestige lijntje ligt er op grote delen ontlusterd bij, half onder het zand gewaaid of overwoekerd door struiken. Een 'dode lijn' zou je denken, maar niets is minder waar! Want de sentimenten rond deze spoorlijn zijn springlevend en houden de gemoederen volop bezig, vooral die der Belgen! Om dit te begrijpen moeten we terug in de geschiedenis, terug naar 'De Afscheiding'.

Gedoe met de Belgen

Laten we voor het gemak stellen dat 'het gedoe met de Belgen' in 1815 is begonnen, al is het duidelijk dat de kiem voor veel problemen al in de eeuwen daarvoor was gezaaid; denk aan de opdeling der Nederlanden in een groten-deels protestants Noordelijke deel en voornamelijk katholiek Zuidelijk deel, of de eeuwenlange blokkade door de Hollanders van de Antwerpse haven. Na de ondergang van Napoleon werd in 1815 op het Congres van Wenen besloten deze uit elkaar gegroeide landsdelen weer samen te voegen tot een nieuw Koninkrijk der Nederlanden. Koning Willem I deed zijn best om van zijn nieuwe koninkrijk een eenheid te smeden, maar was daarin misschien iets te fanatiek. Volgens de zuiderlingen bemoeide de Koning zich teveel met hun zaken en propageerde hij teveel de Nederlandse en protestantse belangen. Het ongenoegen leidde in 1830 tot een opstand in Brussel, die zich snel over het land verspreidde. Limburg sloot zich bij de opstand aan: ook Venlo, Roermond en Sittard kozen voor de Belgen. Alleen de vesting Maastricht bleef in Hollandse handen. De opstandige gebieden verklaarden zich onafhankelijk, waarop Willem I een strafexpeditie begon. Deze Tiendaagse

Veldtocht verliep aanvankelijk succesvol, maar onder dreiging van Frankrijk moest die worden gestaakt. In november 1831 bekrachtigden 'de grote mogendheden' in Londen de onafhankelijkheid van België in een verdrag. In dit verdrag werd het Limburgse deel ten oosten van de Maas aan Nederland toebedeeld, het westelijk deel aan de Belgen.

De Belgen, die een snelle route naar de Rijn zagen geblokkeerd, protesteerden. Als tegemoetkoming werd toen internationaal vastgelegd dat de Belgen altijd recht van overpad door Nederland zouden hebben.

De Afscheiding

Willem I weigerde aanvankelijk het verdrag te erkennen, pas in 1839 ging hij akkoord. In het definitieve afscheidingsverdrag werd een en ander nog eens bekrachtigd: oostelijk Limburg bleef Nederlands, maar met onvoorwaardelijk recht van overpad voor de Belgen. Een zelfde regeling gold overigens voor de Westerschelde: Zeeuws Vlaanderen bleef Nederlands, maar de Hollanders moesten de vrije doorgang naar de haven van Antwerpen garanderen.

Willem I had Limburg dus behouden, overigens tegen de zin van de meeste Limburgers in. De vernederlandsing van Limburg kwam maar langzaam op gang. De komst van nationale instituties als de post, het onderwijs, de woningwet, én de spoorwegen hebben daar veel aan bijgedragen. Zo was de oprichting van een Nederlands staatsspoorwegbedrijf in 1860 (de SS) een belangrijk instrument om Limburg 'dichterbij' te brengen. Reeds in 1865 werd een nieuwe staatspoorlijn naar Maastricht in gebruik genomen.

Een IJzeren Rijn

Een verbinding tussen Antwerpen en de Rijn had grote prioriteit voor de onafhankelijke Belgen. Die opteerden inmiddels niet meer voor een kanaal, maar voor een spoorweg: een IJzeren Rijn. Omdat het gedoe met Holland te lang duurde, kozen de Belgen voorlopig voor een omweg via Luik en Aken. Deze verbinding, aangelegd door de Belgische staat, kwam al in 1843 gereed. Pas veertig jaar later zou de korte verbinding, de eigenlijke IJzeren Rijn, worden gerealiseerd.



- 4 Roermond
- 5 Melick-Herckenbosch nu
- 6 Meinwegspoor nu
- 7 Duitse grens

Twee spoorbielzen sluiten de IJzeren Rijn af in Roermond (afb. 4). Tussen Melick-Herckenbosch (afb. 5) en de Duitse grens (afb. 7) loopt het spoor dwars door de Meinweg, een van de belangrijkste natuurgebieden van Nederland (afb. 6). Dit is de belangrijkste reden voor Nederland om tegen de heropening van de IJzeren Rijn te zijn, die dan uiteraard eerst geheel zou moeten worden gemoderniseerd om de zware goederentreinen aan te kunnen. Niet alleen om de natuur, maar ook vanwege het spoorwegergoed een onverteerbare gedachte.

Een privé-consortium, de Grand Central Belge, legde de spoorlijn door Limburg aan en realiseerde daarmee een korte rechtstreekse verbinding tussen Antwerpen en het Ruhrgebied. In het IJzeren Rijnverdrag van 1873 werden de afspraken uit 1839 nog eens vastgelegd, in 1879 was de verbinding gereed. Bij Roermond werd de staatsspoorlijn Venlo-Maastricht gekruist. De Grand Central Belge deelde daar het station met de Nederlandse Staatsspoorwegen. De overige plaatsen langs de lijn, zoals Weert en de grensplaatsen Budel en Vlodrop kregen stations van de Grand Central Belge. Deze stations zijn inmiddels allemaal gesloopt; in Roermond staat nog een locomotiefloods van de Grand Central.

Verstild

De grensstations Hamont, Budel, Vlodrop en Dalheim zijn nu verstilde plekken. Hamont en Dalheim zijn nog eindpunten van lokale stoptreinen. Aan de omvang van de emplacementen, of wat daarvan over is, is nog te zien hoe druk het verkeer hier ooit geweest moet zijn. In Budel en Vlodrop is alles op dat ene spoor na opgebroken. In Vlodrop is het emplacement veranderd in een berkenbos, waar de IJzeren Rijn nog ergens tussendoor loopt. Het stationsbuurtje, met een paar spoorwoningen, een hotel en een café is er nog. In Weert en Roermond zijn de uitgebreide emplacementen winderige vlaktes geworden.

Een tweede IJzeren Rijn

Tot 1914 was de IJzeren Rijn een bloeiende lijn. Toen brak de Eerste Wereldoorlog uit. Omdat Nederland neutraal was werden de grenzen gesloten en ging de IJzeren Rijn dicht. In twee jaar tijd legden de Duitsers tussen Aken en Luik een nieuwe IJzeren Rijn aan, via Montzen. Deze 'Montzenlijn' bestaat nog steeds. Het is een spectaculaire lijn, dwars door de Voerstreek, met indrukwekkende bruggen, viaducten en tunnels. De lijn loopt pal langs de Nederlandse grens, de tunnel onder de Vaalserberg ligt praktisch onder het Drielandenpunt.

Na de oorlog werd de macht in Europa opnieuw verdeeld. De Belgen probeerden tijdens de onderhandelingen Zeeuws Vlaanderen en Nederlands Limburg in te lijven. Nederland reageerde verontwaardigd.

Tijdens de oorlog waren hier nota bene meer dan een miljoen Belgische vluchtelingen opgevangen. De Belgen waren zwaar beledigd toen bleek dat Nederland na de oorlog voor die hulp een gepeperde rekening naar Brussel had gestuurd. Zo werd de wederzijdse irritatie steeds weer gevoed.

Na de oorlog daalde het vervoer over de IJzeren Rijn sterk. De Montzenlijn bleek sneller en goedkoper, omdat er minder grensoponthoud was en de tarieven voor het recht van overpad door Nederland werden uitgespaard. Na de Tweede Wereldoorlog nam het gebruik nog verder af. Pogingen van Duitsland en Nederland om de lijn weer belangrijk te maken mislukten, omdat toen de Belgen(!) er weinig voor voelden.

Einde

In 1991 kwam een definitief einde aan het doorgaande verkeer tussen Duitsland en België. Het tracé tussen Dalheim (Duitsland) en Roermond werd buiten gebruik gesteld. Het spoor tussen Hamont en Weert bleef deels in tact om de zinkfabriek in Budel te bedienen. Bijna alle stations- en dienstgebouwen langs de IJzeren Rijn werden gesloopt. Hierbij sneuvelde in 1993 in Weert een bijzondere locomotievenloods. Nu wordt alleen het traject Weert-Roermond, dat onderdeel is van de intercityverbinding Eindhoven-Maastricht, nog druk bereden.

Reactivering

In 1996 kwamen de Belgen onverwacht met de mededeling dat ze de spoorlijn toch weer in gebruik wilden nemen. Dit verzoek kan niet los worden gezien van de Nederlandse vraag om mee te werken aan de aanleg van de hogesnelheidslijn tussen Nederland en Antwerpen. En voor wat hoort wat. De Belgen verwezen naar Europees beleid dat het spoorverkeer wil stimuleren. De Montzenroute zou die taak niet alleen aankunnen, vanwege de steile hellingen, waardoor geen zware treinen getrokken konden worden. De Nederlandse regering beloofde een en ander te onderzoeken, maar achtte reactivering van de lijn uitgesloten omdat die dwars door het waardevolle natuurgebied De Meinweg loopt. Ondertunneling van het gebied zou een vermogen kosten.



- 8 Montzenlijn, viaduct Martens Voeren
- 9 Montzenlijn, viaduct Moresnet
- 10 Montzenlijn, station Montzen

Tijdens de Eerste Wereldoorlog was Nederland neutraal en werd de IJzeren Rijn gesloten voor internationaal verkeer. In korte tijd legden de Duitsers een tweede IJzeren Rijn aan, om de Nederlandse grens heen: de Montzenlijn. Het is een spectaculaire spoorlijn met enkele fraaie viaducten zoals die bij St. Martens-Voeren (afb. 8) en Montzen (afb. 9), met op de achtergrond de Vaalserberg. Door de Montzenlijn nam het vervoer over de oude IJzeren Rijn na de oorlog sterk af. De lijn wordt sinds 1957 alleen nog gebruikt voor goederenvervoer. Het station van Montzen (afb. 10) ligt er vanaf die tijd verlaten bij.



Vertraging

De Belgen beschuldigden de Nederlanders nu van vertragingstactieken: Nederland wilde natuurlijk zijn eigen havens beschermen. Bovendien waren we net begonnen met de aanleg van de peperdure Betuwelijn, waarvan het nut ook al door velen werd betwist. De Belgen haalden het Scheidingsverdrag uit 1839 en het IJzeren-Rijnverdrag uit 1873 erbij.

In 2005 bepaalde het Permanente Hof van Arbitrage in Den Haag dat deze verdragen nog steeds rechtsgeldig waren. Wel zouden de Belgen voor de helft mee moeten betalen aan de tunnel onder De Meinweg. Dat was veel geld. Bovendien maakte nu de landsdeelregering van Wallonië bezwaar, omdat heropening van de IJzeren Rijn ten koste zou gaan van de Montzenroute en de werkgelegenheid in Luik.

Na de uitspraak van het Hof werd begin 2007 het ondergestoven spoor tussen Budel en Weert weer rijvaardig gemaakt. Het jaar daarop tekenden de ministers van Nederland, België en Duitsland een principe-akkoord over de IJzeren Rijn, die dan in 2018 in gebruik zou kunnen worden genomen. De Belgen zouden echter flink mee moeten betalen. Het gesteggel verplaatste zich nu naar geruzie over de kosten.

Meer bezwaren

Tegelijkertijd stapelden de bezwaren tegen reactivering van de IJzeren Rijn zich op. De gemeente Weert eiste een tunnel om de leefbaarheid van de stad niet in gevaar te brengen. Een onderzoek uit 2009 kwam met een vernietigende kosten/batenanalyse. Bovendien was de Montzenlijn inmiddels sterk verbeterd en geëlektrificeerd en leek daar voorlopig genoeg capaciteit te zijn.

In 2010 dreigde Europa een toegezegde subsidie in te trekken omdat het project te veel vertraging opliep. Een jaar later deelde de Duitse regering mee dat de spoorlijn voor hen geen prioriteit meer had. Wel zouden ze bereid zijn om aan een alternatieve route mee te werken, die via Venlo zou lopen. Het vreugdedansje dat de Limburgse gedeputeerde hierna zou hebben uitgevoerd zegt genoeg: de Limburgers zitten niet op de IJzeren Rijn te wachten. En Nederland en Duitsland duidelijk ook niet, zeker niet via het historische tracé.

Boomleeuwrik

In 2012 sloegen gemeenten, milieugroepen en particuliere organisaties alarm toen bleek dat ProRail een vergunning-aanvraag had gedaan op grond van de Natuurbeschermingswet voor het baanvak Budel-Weert. De groepen vreesden dat dit een voorschot was op een reactivering van de IJzeren Rijn. Het baanvak loopt door het beschermde natuurgebied de Weerter- en Budelerbergen. De nachtzwaluw, boomleeuwrik en roodborsttapuit werden van stal gehaald om hergebruik te verhinderen. ProRail ontkende dat het iets met de IJzeren Rijn te maken had. Het wilde slechts als spooraanbieder voorbereid zijn als nieuwe vervoerders om spoorcapaciteit zouden vragen. Mogelijk speelde ProRail hier al in op de wens om het baanvak Hamont-Weert te heractiveren voor personenvervoer. Sinds december 2012 rijden er weer personentreinen van Antwerpen door naar Hamont. Zowel aan Belgische als aan Nederlandse kant zijn veel voorstanders van het doortrekken van de treindienst naar Weert, zij het nadrukkelijk niet als IJzeren Rijn.

De Roestige Rijn

Tussen Roermond en Dalheim ligt de IJzeren Rijn er voor oud roest bij. De Belgen zien er echter nauwkeurig op toe dat er geen rails worden opgebroken, dat zou in strijd zijn met het verdrag. Bij de aanleg van nieuwe wegen rond Roermond zijn zelfs een nieuw viaduct en een nieuwe overweg in het tracé gelegd, terwijl een paar meter verderop de bomen tussen de bielzen groeien. Dit roestige, deels overwoekerde spoor staat symbool voor de hele historie van Nederlands-Belgische betrekkingen. Hoewel het helder is dat niemand op reactivering van de IJzeren Rijn zit te wachten, houden de Belgen hardnekkig vast aan een recht, dat hen ooit in 1839 is toegezegd.

Dat lijkt kinderachtig.

Maar verplaatsen we ons nu eens in de Belg: het 'recht op de IJzeren Rijn' is niet zomaar een recht! Het is een verworvenheid die rechtstreeks voortkomt uit het Afscheidingsverdrag, dat de Belgen definitief onafhankelijk maakte. De Belg die nu strijdt voor deze spoorlijn staat zij aan zij met zijn voorvaderen die in de jaren 1830 die onafhankelijkheid bevochten. Het recht op de IJzeren Rijn is een recht



- 11 Weert-Budel
- 12 Roermond locomotiefloods nu
- 13 Limietpaaltje AG

Het gedeelte tussen Budel Grens en Weert wordt nog gebruikt tot de aansluiting naar de Zinkfabriek in Budel Dorplein. Daarna loopt de spoorlijn door een zandduinengebied – de Weerter en Budeler Bergen. Omdat ook dit een beschermd natuurgebied is, zijn veel mensen tegen een nieuwe treindienst tussen Weert en het Belgische Neerpelt. Bijzonder erfgoed is de originele locomotiefloods van de Grand Central Belge in Roermond, maar een limietpaaltje van de AG (spoorweg Antwerpen-Gladbach) is natuurlijk ook prachtig.



dat teruggrijpt op de kern van het Belg
zijn: de Belg is de IJzeren Rijn!

Voorlopig duurt de impasse voort. En
zo ligt er al jaren een voor Nederlandse
begrippen unieke spoorlijn, die we niet
op mogen ruimen. Want als we één
spoorstaaf verwijderen, krijgen we het
Hof van Arbitrage over ons heen. Maar
dat is helemaal niet erg. Dat is zelfs heel
goed, want die lijn ligt daar mooi en doet
niemand kwaad.



1 De noordgevel van het hoofdgebouw van de wagenwerkplaats in 2013



- 2 Hoofdwerkplaats 2003
- 3 Verensmederij 2003
- 4 Verensmederij 2003 interieur
- 5 Rijtuigenloods 2003

Toen de wagenwerkplaats in 2000 de poorten sloot, zette het verval in en werden de lege gebouwen een domein voor vandalen en zwervers: de ideale voorwaarden om te besluiten de hele zaak maar te slopen. De afbeeldingen geven een indruk van het terrein in 2003, met de hoofdwerkplaats, exterieur en interieur van de verensmederij en de rijtuigenloods.



'We kunnen niets met die gebouwen, wat moeten we ermee?'

De moeizame waardering voor de Wagenwerkplaats

Aan de noordzijde van station Amersfoort, ingeklemd tussen het ran-geerterrein en het Soesterkwartier, ligt de voormalige Wagenwerkplaats, waar ooit de goederenwagens van NS werden onderhouden. Het is een fascinerend terrein, een vrijwel gaaf industrieel ensemble, meer dan een eeuw oud, met monumentale panden uit de bloeitijd van het spoorwegtijdperk. Het is niet alleen een belangrijk stuk spoorweghistorie, maar ook een gebied met grote potenties voor hergebruik. Allerlei creatieve bedrijfjes hebben hier inmiddels onderdak gevonden, er is horeca, en er vinden culturele evenementen, presentaties en symposia plaats. Hoewel de herinrichting nog niet is afgerond bruist het al volop en je voelt de inspiratie die ervan uitgaat. Toch had het maar een haar gescheeld of alles was tegen de vlakte gegaan.

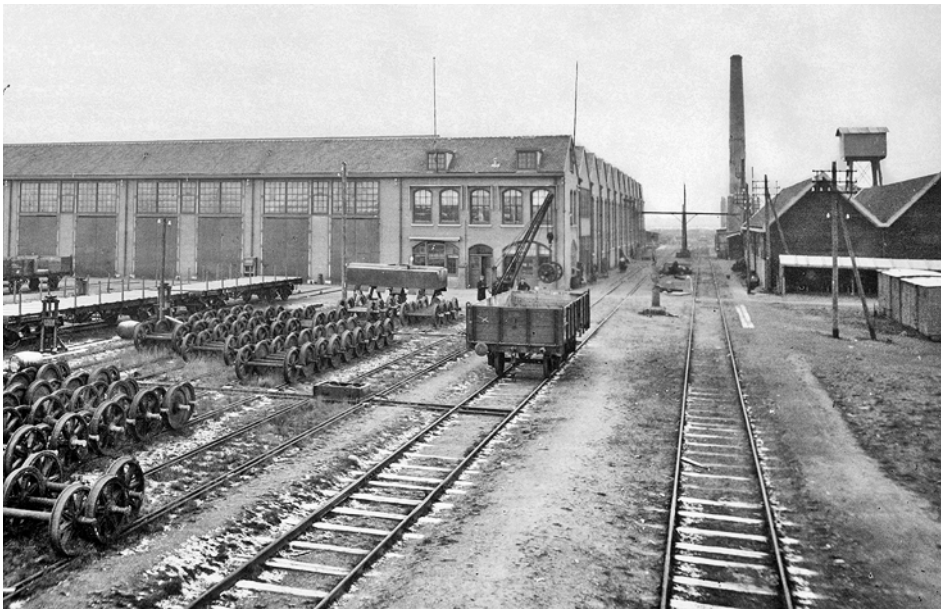
Na de sluiting van de Wagenwerkplaats in het jaar 2000 lag het uitgestrekte terrein er enige tijd verwaarloosd bij. De rails raakten begroeid met onkruid, vandalisme stak de kop op, delen werden gekraakt, stadsnomaden zochten er een schuilplaats. Enkele bedrijfspanen, waaronder de schilderwerkplaats, de bufferafdeling, wat opslagloodsen, een weegbrug en de oude portierswoning werden gesloopt. Een deel van de opstel-sporen maakte plaats voor een parkeerterrein. Het cluster met de belangrijkste gebouwen, de oude kern van het wagen-bedrijf, bleef vooralsnog staan. Het hoofdgebouw uit 1904, met kantoor-gedeelte en toegangsdeuren voor oorspronkelijk tien sporen, had ondanks enkele aanpassingen zijn kenmerkende karakter behouden. Op enige afstand, gescheiden door een rolbaan, stond de rijtuigloods uit 1908, gebouwd in dezelfde stijl, maar met slechts vijf deuren. Een 'fabrieksstraat' scheidde het hoofdgebouw van de houtwerkplaats, magazijn, het ketelhuis en de verensmederij. Daarachter de lasserij en een tweede rolbaan. De hoofdtoegang lag sinds 1961 aan de Soesterstraatweg, het portiersgebouwtje uit die tijd stond er nog. Een laantje, aan weerszijden beplant met bomen, leidde naar het hoofdgebouw, waar voor het kantoorgedeelte een klein plantsoentje was. Het was een mooi ensemble van met elkaar samenhangende objecten die een eeuw lang een bijzonder bedrijf

vormden. Een bedrijf uit de bloeitijd van Amersfoort als spoorwegcentrum, dat van grote betekenis was geweest voor de stad en voor het Soesterkwartier. Dit alles zou echter niet lang meer blijven staan. Binnenkort zouden hier kantoren en appartementen verrijzen. De sloopvergunning voor de rijtuigloods was al binnen.

Spoorwegknooppunt

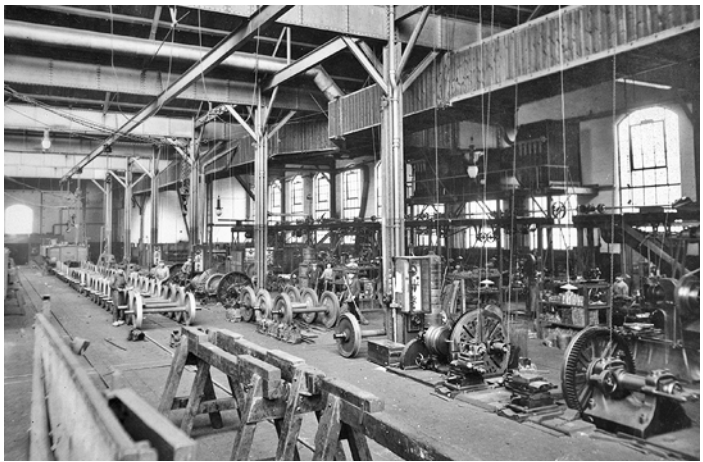
Hoewel Amersfoort relatief laat met het Nederlandse spoorweginet was verbonden (vanaf 1863) groeide de stad snel uit tot een belangrijk spoorwegknooppunt. Dat was vooral te danken aan haar centrale ligging. Liefst drie spoorwegmaatschappijen deden Amersfoort aan: de NCS (Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij), de H(IJ)SM (Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij) en de SN (Staatspoorwegmaatschappij Nederland). Rond 1890 telde Amersfoort twee stations, een extra overstapstation, hoofdspoorlijnen in vijf richtingen – waaronder twee internationale verbindingen – en een omvangrijk emplacement met rangeersporen, locomotief- en goederenloodsen.

In 1901 kreeg Amersfoort een nieuw station, waar de spoorwegmaatschappijen gemeenschappelijk gebruik van maakten. Het kwam te liggen aan de voet van de Amersfoortse Berg, op de plaats van de voormalige overstaphalte. Het nieuwe ontvangstgebouw met Jugendstilelementen was een ontwerp van de huisarchitect van de HSM: ir. D.A.N. Margadant. Deze stijl zou hij daarna nog verder uitwerken in zijn ontwerp voor station Haarlem (1908), door velen beschouwd als het mooiste van Nederland. Aan de noordwestzijde van het nieuwe station strekte zich een groot emplacement uit voor het samenstellen van goederentreinen. Hier liep ook de Soesterstraatweg, waar zich op dat moment het Soesterkwartier ontwikkelde. De eerste huizen van het Soesterkwartier waren woningen voor het personeel van de NCS, gebouwd in 1870. De wijk nam na 1900 snel in omvang toe. 'Het spoor' was de grootste werkgever van Amersfoort en vanouds woonden in Soesterkwartier veel 'spoormensen'. Na het gereedkomen van het nieuwe station richtte de HSM op een terrein tussen het emplacement en de Soester-



- 6 Terrein
- 7 Wielendraaijerij
- 8 Werkzaamheden aan de rolbaan

Bijna honderd jaar bood de wagenwerkplaats werk aan vele Amersfoorters. Begin jaren 1960 werkten er meer dan 500 mensen en was het de grootste werkgever van de stad. Afb. 6 geeft een overzicht van het terrein in de jaren 1920 met links het hoofdgebouw en rechts de timmerwerkplaats, later magazijn. Afb. 7 toont uit dezelfde tijd de wielendraaijerij en afb. 8 werpt een blik op de wagenwerkplaats rond 1970.



straatweg een nieuwe 'wagenmakerij' in, die in 1904 in bedrijf werd gesteld. De wagenmakerij of 'wagenwerkplaats' – ook bekend als 'Wagenbedrijf Amersfoort' – ging in de jaren 1930 over naar de Nederlandse Spoorwegen (NS). De wagenwerkplaats was ingericht voor het onderhouden, reviseren en ombouwen van goederenwagens.

De wagenwerkplaats

Rond 1900 ontstonden bij de HSM de plannen voor een wagenwerkplaats in Amersfoort. De bestaande werkplaats, die sinds de beginjaren was gevestigd in Haarlem, werd te klein. De nieuwe werkplaats in Amersfoort was volledig ingericht voor het onderhoud van goederenmaterieel. Al in 1908 werd het bedrijf uitgebreid en was de kern van het huidige complex tot stand gekomen. Ir. D.A.N. Margadant, tot 1909 de huisarchitect van de HSM, was ontwerper van de gebouwen.

Op het terrein stond ook een persgasfabriek, voor de gasverlichting in personenrijtuigen. In 1924 en 1928 volgden uitbreidingen van de werkplaats. Het hoofdgebouw en de verensmederij werden vergroot en in 1928 werd het 'werken in kettinggang' ingevoerd, een vorm van lopende bandwerk. Voor een complete behandeling moest een wagon langs een aantal afdelingen, waar slechts één type handeling werd verricht. Uit deze tijd dateren de vier rolbanen met rolbruggen, om de wagens naar de verschillende afdelingen te brengen. Twee rolbanen lagen buiten het hoofdgebouw, twee erbinnen.

Na de vorming van de NV Nederlandsche Spoorwegen in de jaren 1930 werd de werkplaats in Amersfoort aangewezen als hoofdwerkplaats. De wagenwerkplaats van Staatsspoor in Blerick (uit 1887) bleef tot 1968 in dienst als dependance. Die loods bestaat overigens ook nog en staat op de Rijksmonumentenlijst.

De laatste grote uitbreiding in Amersfoort was een aparte schilderwerkplaats in 1940. Hierna kwamen alleen nog kleinere uitbreidingen tot stand. In 1961 kreeg het complex een nieuwe entree met portiersloge om de werknemers, die voor het merendeel in het Soesterkwartier woonden, een lange omweg te besparen. In deze periode telde het goederenpark van de NS zo'n

23.000 wagens en werkten er meer dan 500 mensen op de wagenwerkplaats.

Door het teruglopende goederenvervoer nam het wagenpark van de NS na 1970 steeds meer af en daarmee ook de vraag naar onderhoudscapaciteit. Toch kreeg de werkplaats in 1990 nog een forse opknabbeurt. Het lopende bandprincipe werd weer ingeruild voor werken 'op stand': het verrichten van alle handelingen op één plek. Enkele jaren later echter volgde een grote reorganisatie van de NS met verzelfstandiging van de diverse bedrijfsonderdelen. De werkplaats in Amersfoort werd uiteindelijk onderdeel van NS-dochter NedTrain. Dit bedrijf sloot de werkplaats in 2000; het onderhoud van het goederenmaterieel werd daarna verzorgd door een Nedtrain-vestiging in Duisburg.

A-locatie

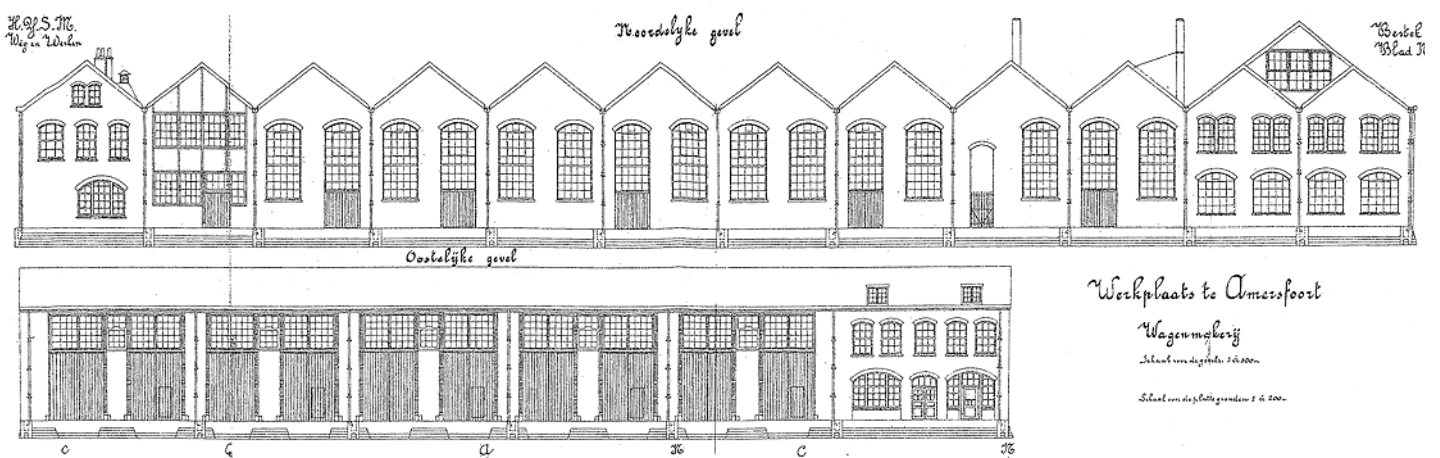
Eigenlijk is het een wonder dat de Wagenwerkplaats er nog is. De sluiting van het bedrijf betekende dat dichtbij het station, op een A-locatie, een uitgestrekt terrein vrij kwam. De plannen van NS en gemeente waren voorspelbaar: hier zouden op grote schaal kantoren en woningen komen. Het oude station uit 1901 was net vervangen door het huidige en als de nieuwe achteruitgang klaar was, zou het vanouds geïsoleerde terrein goed toegankelijk zijn. Amersfoort was sowieso in de ban van de groei. Het gebied rond het nieuwe station en langs de route naar de binnenstad was al getransformeerd in een winderig kantorenlint. Inmiddels was men bezig met een grote kaalslag in het gebied tussen het station en de oude haven. Niet iedereen was er gelukkig mee, critici spraken al over 'Manhattan aan de Eem'. Bij de realisering van de Amersfoortse ambities werd nogal *rücksichtslos* met het erfgoed omgegaan. Met name industrieel erfgoed moest het ontgelden. Er begon weerstand te ontstaan bij de bevolking toen sloop dreigde voor verschillende monumentale panden, waaraan de bewoners zeer gehecht waren. De COVA-silo's en graanpakhuis 't Spijkertje, beide aan de haven, en de oude Portierswoning van de Wagenwerkplaats bleken niet meer te redden. Andere panden aan de haven, waaronder blekerij Eemzicht, alsmede het complete terrein van de Wagenwerkplaats dreigden ook verloren te gaan.

'We kunnen niets met die gebouwen, wat moeten we ermee?'



- 9 Hoofdwerkplaats
- 10 Bouwtekening Hoofdwerkplaats
- 11 Hoofdwerkplaats detail

De wagenwerkplaats is een bouwwerk van spoorwegarchitect De Margadant, dezelfde die station Haarlem heeft ontworpen. Afb. 10 toont het ontwerp van de hoofdwerkplaats. In een hoek van het gebouw zat het kantoor. De zes deuren 4 t/m 8 zijn bij de laatste verbouwing vervangen door drie brede deuren, zodat meer ruimte tussen de sporen werd gecreëerd. De deuren 1/2 en 9/10 zijn gehandhaafd.



Eén vrouw

Waarschijnlijk zou de Wagenwerkplaats nooit gered zijn zonder de inzet van één al wat oudere, maar strijdlustige dame: Joke Sickmann. Deze van oorsprong Amsterdamse was in het Soesterkwartier komen wonen en raakte begaan met de wijk. Ze genoot enige lokale bekendheid omdat ze met succes in het geweer was gekomen tegen de sloop van een beeldbepalend pand (het zg. HaKa-gebouw) en raakte betrokken bij de Wagenwerkplaats toen de oude portierswoning werd gesloopt. Het werd haar toen ook duidelijk wat het lot van de rest van de Wagenwerkplaats zou zijn. Ze richtte een stichting op voor industrieel erfgoed in de stad Amersfoort (Siesta) en zocht de media en de politiek. Ze slaagde erin een paar cruciale mensen warm te krijgen voor een fenomeen waarvoor in Amersfoort eigenlijk nooit aandacht was geweest: de teloorgang van het industriële erfgoed.

De eigenaar van het terrein, de NS, zag toen niets in behoud van de Wagenwerkplaats. Het werd echter snel duidelijk dat de milieuwetgeving een groot-schalige bebouwing van het terrein op korte termijn onmogelijk zou maken. De nabijheid van het rangeerterrein zorgde niet alleen voor geluidsoverlast, maar was ook een gevaar voor de veiligheid door het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Wonder

Het hele ontwikkelingsproces – van ‘beginnersgeluk’ tot ‘volwassen samenwerking’ – is samengevat in het rapport *Het wonder van de Wagenwerkplaats*. Een leerzame publicatie. De NS en de gemeente hadden aanvankelijk geen idee wat ze met het terrein moesten beginnen. Letterlijk citaat: ‘We kunnen niets met die gebouwen, wat moeten we ermee?’ Ideeën voor zo’n terrein komen echter zelden van de partijen die er zeggenschap over hebben. De burgerij had ideeën zat. Helaas waren burgers voor NS geen serieuze gesprekspartner. Slopen dan maar! De vergunning voor het neerhalen van de rijtuigenloods uit 1908 lag al klaar. Het was Sickmann die, ingefluisterd door een gemeenteraadslid, op het idee kwam om via een formeel ‘burgerinitiatief’ de raad te vragen eerst een onderzoek te laten doen naar de monumentale waarden van het terrein. De raad, inmiddels aangestoken door

het industrieel erfgoedvirus, zegde zo’n onderzoek toe. Hiermee werd een proces in gang gezet dat er uiteindelijk toe leidde dat de sloopvergunning werd ingetrokken en later het hele complex op de monumentenlijst werd geplaatst.

NS

De NS legde de bouwplannen voor het terrein voorlopig in de ijskast en begon een aantal panden op het terrein tijdelijk te verhuren. De Wagenwerkplaats veranderde in een ‘pauzelandschap’: een terrein met gebouwen waar voorlopig geen plannen voor zijn, die deels tijdelijk benut worden, en waarvoor in alle rust plannen ontwikkeld kunnen worden.

Een terrein echter waar ook vandalisme plaats vond, en krakers en stadsnomaden rondhingen. Een werkgroep voor de verdere ontwikkeling van het terrein, waaraan ook de gemeente deelnam, kon door een aantal maatregelen de verloedering een halt toeroepen.

Het duurde tot 2006 voordat ook de NS zich weer over het gebied ontfermde, zij het los van de werkgroep. Dit had te maken met een reorganisatie binnen NS, waar NS-stations en NS-Vastgoed waren samengegaan in NS-Poort. Dit bureau streefde een integrale aanpak van de stationsomgeving na en daarin paste een symposium over de Wagenwerkplaats. Hieruit rolde de conclusie dat het terrein zich bij uitstek leende voor initiatieven op het gebied van de creatieve economie. Die conclusie sloot toevallig naadloos aan bij de bevindingen van de werkgroep van burgers en gemeente. Ondertussen waren ook de randvoorwaarden veranderd: het terrein was inmiddels monumentwaardig en de bevolking wist zich gesteund door de lokale politiek. Uiteindelijk besloot NS in 2007 om met de gemeente en de werkgroep samen te werken aan een plan om de Wagenwerkplaats verder te ontwikkelen.

Waardering

Opvallend aan het verhaal van de Wagenwerkplaats is de totale afwezigheid van waardering voor dit erfgoed toen het zijn functie verloor. Zelfs in het Monumenten Inventarisatie Project dat in de jaren 1990 nationaal werd uitgevoerd – een grootscheepse inventarisatie van monumenten uit de periode 1850-1940 – schittert de werkplaats door afwezigheid. Industrieel erfgoed werd



- 12 Rijtuigenloods
- 13 Fabrieksstraat
- 14 Ketelhuis
- 15 Verensmederij

Het terrein en de gebouwen van de wagenwerkplaats zijn opgeknapt en inmiddels gonst het er van de bedrijvigheid. Anno 2013 zien we achtereenvolgens de rijtuigenloods (afb. 12), de fabrieksstraat met links hoofdwerkplaats en rechts magazijn (afb. 13), het ketelhuis met rechts de hoofdwerkplaats (afb. 14) en de verensmederij met rolbaan (afb. 15).



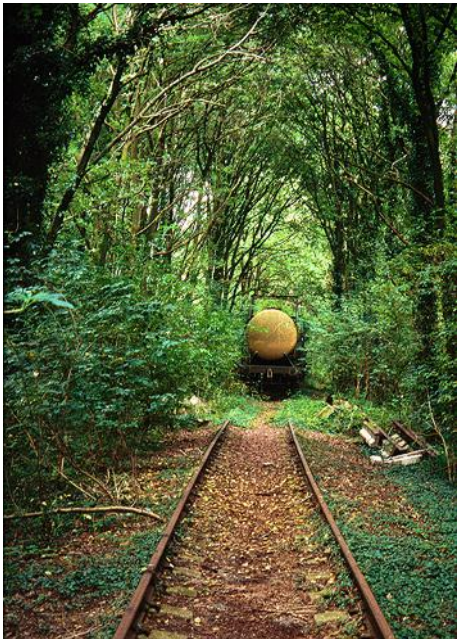
in Amersfoort lange tijd sterk onderge-
waardeerd. Alle aandacht ging uit naar
de fraaie oude binnenstad. Daarbuiten
was alles gericht op de groei van de stad
tot boven de 100.000 inwoners. Voor
het industrie- en spoorwegtijdperk was
weinig aandacht.

Tot de kaalslag onder het industrieel
erfgoed wel erg rigoureuze vormen
begon aan te nemen, het volk begon te
morren, en een krasse dame er vrijwel
in haar eentje in slaagde om de boel
wakker te schudden. Nu gingen ook de
ogen van de lokale politiek open. Pas
later volgde de NS, de eigenaar van
het terrein, die aanvankelijk niet wilde
praten, maar nu de bezoeker hartelijk
begroet met een goot welkomstbord:
'Wagenwerkplaats: Kruispunt van Wegen,
Toppunt van Kansen, een Inspirerende
Werkomgeving!'.

Zo zijn in Nederland veel cultuurhisto-
risch waardevolle complexen verloren
gegaan, omdat gezaghebbende partijen
de waarde ervan niet in konden of wilden
zien. Het is in feite absurd dat een com-
plex, dat door NS en gemeentebestuur
als onbruikbaar werd afgeschreven, een
paar jaar later op de monumentenlijst
staat en gepromoot wordt als een dyna-
mische en inspirerende werkomgeving!
Een en ander heeft er in ieder geval toe
bijgedragen dat men de waarde van de
spoorwegwerkplaatsen in Tilburg wel op
tijd heeft ingezien. Misschien lukt dat
ook voor historische onderdelen van
spoorwegterreinen elders in het land,
zoals in Haarlem en Maastricht.



1 Voormalig station Engelbert



- 2 Oud GOLS tracee
- 3 Oude NOLS restanten
- 4 Oud NFLS tracee

Lokaalspoorwegmaatschappijen hebben relatief kort bestaan. De meeste werden in de jaren 1930 overgenomen door de NS, die sommige lijnen nog tot in de jaren 1970 gebruikte voor goederenvervoer. Lokaalspoorlijnen hebben vaak nog sporen achtergelaten in de vorm van stationnetjes of baanlichamen. Op de foto's zien we de baanlichamen van de GOLS bij Boekelo (afb. 2) en van de Noord Friesche Lokaal Spoorweg bij Blija (afb. 4) en overwoerde bruggenhoofden van de NOLS tussen Gasselternijveen en Stadskanaal (afb. 3).

De Woldjerspoorwegmaatschappij

Het korte leven van de lokaalspoorweg

De Woldjerspoorweg in Groningen werd in 1929 feestelijk in gebruik genomen, maar twaalf jaar later alweer gesloten. Reeds voor de aanleg twijfelden velen aan de levensvatbaarheid van deze lijn, die toch werd aangelegd. Maar het tijdperk van de lokaalspoorwegen was voorbij: autobus en vrachtauto namen hun functie over.

De lokaalspoorweg

Terwijl het hoofdspoorwegnet rond 1870 zo'n beetje gestalte begon te krijgen, bleek de aanleg van spoorlijnen in minder dicht bevolkte streken achter te blijven. Juist met het oog op de ontwikkeling van plattelandsgebieden pleitten diverse partijen voor de versoepeling van de regels, om aanleg en exploitatie van spoorlijnen ook in deze regio's rendabel te maken. Bij een beperkte maximum snelheid en minder zware treinen hoefde men ook minder zware eisen te stellen aan de bouwbestekken en de veiligheid bij exploitatie. Hierdoor zouden investeringen in lokaalspoorwegen aantrekkelijker worden.

De voorwaarden voor de aanleg en exploitatie voor lokaalspoorwegen werden vastgelegd in de Locaalspoor- en tramwegwet van 1878. De wet bleek een groot succes en de aanleg van tram- en lokaalspoorwegen nam na 1880 een grote vlucht. In heel het land verenigden lokale notabelen en industriëlen zich om initiatieven te ontplooiën. De ontwikkeling van de regio in het algemeen en het winstbejag van de lokale ondernemers in het bijzonder waren de belangrijkste drijfveren tot het oprichten van nieuwe spoorwegmaatschappijen.

Megalomaan

Soms omvatte de aanleg niet meer dan een simpel enkelvoudig lijntje, daarnaast ging het om ronduit megalomane projecten, zoals de plannen van de Winterswijkse textielbaron en spoorwegpionier J. Willink. Hij was zowel betrokken bij de oprichting van de GOLS (Geldersch Overijsselsche Locaal Spoorwegmaatschappij) als de NOLS (Noord Ooster Locaal Spoorwegmaatschappij). Hij droomde onder meer van een rechtstreekse verbinding tussen de Achterhoek en de zeehaven Delfzijl, via Emmen en Stadskanaal. Met een zeehaven aan de ene kant en het

Duitse achterland aan de andere kant voorzag hij een gouden toekomst voor zijn textielfabrieken. Weliswaar zijn niet alle spoorlijnen die Willink in gedachte had verwezenlijkt, maar uiteindelijk vormden GOLS en NOLS een enorm net van lokaalspoorwegen in het noordoosten van het land.

Wat de plannenmakers niet hadden kunnen voorzien was de opkomst van de automobiel. In het begin maakte de verschijning van het 'paardloze voertuig' nog weinig indruk en tot de Eerste Wereldoorlog werden volop plannen gemaakt voor lokaalspoorlijnen. Zeker in de regio's waar het om ging, het platteland, was de automobiel – en dus autobus en vrachtauto – nog een zo zeldzame verschijning dat men de impact ervan lange tijd onderschatte. Dat veranderde in de jaren 1920. De stoomtrammaatschappijen capituleerden als eersten, daarna volgden al snel de eerste lokaalspoorwegmaatschappijen.

De Woldjerspoorweg

De door J. Willink zo vurig gewenste verbinding met een zeehaven werd in januari 1910 bereikt met de opening van de NOLS-lijn Zuidbroek-Weiwerd-Delfzijl. Deze lijn sloot weer aan op de in hetzelfde jaar geopende spoorlijn Stadskanaal-Zuidbroek, die weer aansloot op de lijn Emmen-Stadskanaal, etc. tot in de Achterhoek toe.

Inmiddels waren in Groningen aardig wat spoorlijnen aangelegd, maar deze liepen allemaal om de welvarende kern van het gebied, de Woldstreek – toen bekend als de graanschuur van Nederland – heen. De 'Woldjers', met name de notabelen en landbouwers onder hen, richtten daarop een comité van actie op voor de aanleg van de Woldjerspoorweg, die zou lopen van Groningen naar Delfzijl. In 1914 bracht het comité een brochure uit, die in gloedvolle bewoordingen de noodzaak van deze spoorlijn aantoonde. Ook stoomtramlijnen maakten deel uit van de plannen tot ontsluiting van de Woldstreek.

Toezeggingen

Het enthousiasme was aanvankelijk groot. In een reactie op een brief van het comité zegde de vergadering van landbouwvereniging 'Engelbert-Roodehaan' spontaan gelden toe, zo meldt Het



- 5 Engelbert, 1929
- 6 Motorwagen
- 7 Slochteren, 1941

De opening van de Woldjerspoorweg werd in 1929 op ieder station gevierd, zoals hier in Engelbert. Men vertrouwde erop dat de moderne en luxe motorrijtuigen, die speciaal voor de Woldjer waren gebouwd, de concurrentie met de autobus wel aan zouden kunnen. Op afb. 6 staat zo'n motorwagen langs een perron in station Groningen. Voor het goederenvervoer werden stoomlocomotieven ingezet. Het vervoer bleef echter ver onder de maat. In 1939 werd de maatschappij genaast door de NS, die de dienst in 1941/42 staakte. Rond deze tijd werd de foto van Slochteren gemaakt, herkenbaar aan de watertoren waar stoomlocomotieven water konden innemen.



Nieuwsblad van het Noorden van 3 februari 1914. 'Een spoorweg is voor deze streken van het grootste belang en de kansen staan zeer gunstig', betoogde de voorzitter, waarna de vereniging met algemene stemmen direct 100 gulden voor het fonds reserveerde. 'Ook de leden afzonderlijk teekenden en in een oogwenk was f 217,50 bijeen. Verschillende leden namen een of twee aandelen van f 250.', meldt het dagblad. En zo ging het in de gehele Woldstreek.

Helaas brak een aantal maanden later de Eerste Wereldoorlog uit, wat desastreuze gevolgen zou hebben voor de Nederlandse economie. De plannen voor ontsluiting van de Woldstreek met spoor- en tramwegen werden noodgedwongen uitgesteld. Inmiddels echter waren wel de nodige gelden toegezegd. Het Rijk had zich gecommitteerd voor de helft van de aanlegkosten, mits de provincie, gemeenten en aandeelhouders de rest zouden ophoesten. De gemeenten en vele aandeelhouders wilden na de oorlog eigenlijk van die toezeggingen af. Maar het Rijk, dat het belang van deze spoorlijn blijkbaar hoog inschatte, hield hen aan de reeds gemaakte afspraken. In 1923 werd de al bestaande naam W.E.S.T.I.G. (Woldjerspoorweg en Stoomtramwegen in midden en noordelijk Groningen) omgezet in een NV, waarmee de definitieve aanleg kon beginnen.

Kort daarna echter werden de plannen voor het stoomtramnetwerk door de Kroon geschrapt 'op economische gronden'. Niemand zag toekomst in een nieuw regionaal tramnetwerk. Het tramgedeelte werd geliquideerd en onder de nieuwe naam 'NV Woldjerspoorweg' kon eindelijk een begin worden gemaakt met de voorbereiding voor de aanleg van de spoorlijn.

Autobus

Ondertussen was ook de animo voor de spoorlijn danig gezakt. In het Nieuwsblad van het Noorden van 16 januari 1924 beklagt een aandeelhouder zich over de gang van zaken: 'De Gedeputeerde Staten hebben vanuit economisch standpunt de uitvoering der tramplannen ontraden, onder de corporatiën en particulieren die tien jaar geleden gelden hebben toegezegd heerscht groote oppositie sinds malaise en autobus'. De aandeelhouders zouden de plannen voor

de spoorlijn liefst uitstellen: 'In gewone gevallen zullen zij, die aandelen nemen in ene NV, hunkeren naar het oogenblik waarop de NV in werking treedt, hier is het juist andersom, hier zien velen met zorg het oogenblik komen waarop de stortingen moeten plaatsvinden, daarom men met zekerheid de gestorte gelden als verloren kan beschouwen'.

De overheid echter hield de aandeelhouders aan de eerder gedane toezeggingen. De fondsen werden – zij het met tegenzin – volgestort en de opkrabbende economie in de tweede helft van de jaren 1920 stemde tot enig optimisme.

Van een ander gevaar, de opkomst van de autobus, was men zich wel degelijk bewust. Maar men dacht hiertegen een goed wapen te hebben.

Motorwagens

De Woldjerspoorweg werd op 1 juli 1929 in gebruik genomen. De autobus had zich inmiddels in diverse regio's aangediend als een serieuze concurrent. De voordelen van een autobus waren evident: die was goedkoop, vergde geen kostbare infrastructuur, was flexibel in zijn routes en kon stoppen waar die wilde. De nadelen waren vooral het slechte comfort en de langere reistijd, zeker op de toenmalige wegen. Ook gebeurden er vrij veel ongelukken met autobussen.

Om te kunnen concurreren met het nieuwe benzinemonster zette de Woldjerspoorweg in op comfort en snelheid, en daarnaast probeerde men de prijs en kleinschaligheid van de autobus te evenaren door geen stoomtreinen in te zetten, maar motorrijtuigen. Deze benzinemotorrijtuigen werden speciaal voor de Woldjerspoorweg gefabriceerd door Werkspoor in Utrecht. Hiermee was de Woldjerspoorweg meteen een van de modernste spoorlijnen van Nederland.

Het vakblad 'De Ingenieur' van 11 november 1929 publiceerde een enthousiast artikel over de nieuwe motorrijtuigen. Het blad zag weinig toekomst voor de traditionele lokaalspoorweg, maar met 'een frequente dienst in kleine eenheden' was wel degelijk te concurreren met de autobus. Als bijkomende voordelen van de motorwagens werden de soepele loop en de comfortabele inrichting genoemd. Groot enthousiasme wekten de grote ramen en de 'vestibules' naast de bestuursruimten, die maar de helft van



- 8 Station Kolham
- 9 Station Kolham, detail
- 10 Station Tjugchem-Meedhuizen
- 11 Station Slochteren

De stations langs de Woldjerspoorlijn hebben een expressionistische bouwstijl met een opvallende belettering. Ze zijn ontworpen door Ad van der Steur, die ook stadsarchitect was van Rotterdam. Er zijn vijf stations bewaard gebleven. Afb. 8 laat station Kolham zien, daaronder een detailopname van de terracotta letters die de stationsnaam vormen. De stations van Tjugchem-Meedhuizen en Slochteren bestaan ook nog. De stations zijn identiek van opzet.



de breedte van het rijtuig innamen. 'Door groote ruiten is een vrij uitzicht op de baan mogelijk, zoodat de Amerikaansche observatiecoupé hier aan voor- en achterzijde, dus in verbeterden vorm, aanwezig is.' Die vergelijking mag wat overmoedig lijken, maar het punt was gemaakt!

De belangrijkste reden om deze rijtuigen in te zetten was echter de snelle acceleratie. 'Het snelle aanzetten heeft tot gevolg dat de rijtijd op een lijn als de Woldjerspoorweg, waar op een lengte van 42 km 8 stations en 8 stopplaatsen voorkomen, belangrijk korter genomen kan worden dan dit met stoomtractie practisch mogelijk zou zijn'. In het begin moest de maatschappij daar blijkbaar nog erg aan wennen. Volgens het artikel stonden de rijtuigen bij de eerste dienstregeling bij ieder station minuten te wachten wegens de vroege aankomst.

Krach

Dat een drietal maanden na de opening van de Woldjerspoorweg de 'beurskrach' uitbrak, was natuurlijk niet in het voordeel van de spoorweg. Ook de landbouw in de Woldstreek leed er onder en dat was een klap voor het goederenvervoer per rail, dat overigens ook steeds meer concurrentie ondervond van de automobiel.

Na een veelbelovend begin bleek al snel dat ook de moderne motorrijtuigen de strijd met de autobus niet aankonden. De gemeente Slochteren probeerde de treindienst door een verbod op het busvervoer nog te redden, maar dat was natuurlijk onzin. De frequentie van de treindienst werd omlaag gebracht, de motorwagens werden ingezet op andere lijnen in Nederland, en in de laatste jaren van de Woldjerspoorweg werden de korte treinen weer getrokken door stoomlocs.

In 1939 werd de Woldjerspoorweg-maatschappij overgenomen ('genaast') door de NS, samen met o.a. de spoorlijn Sauwerd-Roodeschool. Het lot van de Woldjerspoorweg lag toen al vast. Het uitbreken van de oorlog veranderde daar weinig aan. Op 9 april 1941 meldde dagblad De Tijd dat de spoorweg m.i.v. de nieuwe dienstregeling zou worden gestaakt: 'De NV Woldjerspoorweg-maatschappij ondervond bij de exploi-

tatie veel concurrentie van den autobus. Voor het goederenvervoer werd veelal de vrachtauto verkozen.' Het goederenvervoer werd nog even gerekt, tot de rails in 1942 in opdracht van de Duitse bezetter werden geruimd om ze ergens aan het oostfront te hergebruiken.

Erfgoed

In het Groningse platteland heeft de Woldjerspoorweg een aantal interessante sporen achtergelaten. Van het tracé is niet veel meer te zien, wel is een groot deel ervan na de oorlog benut voor de aanleg van een nieuwe provinciale autoweg, de N 387. Het meest tot de verbeelding sprekende erfgoed wordt gevormd door de vijf bewaard gebleven stationsgebouwen aan het Woldjerspoor: Engelbert, Kolham, Harkstede-Scharmer, Slochteren en Tjugchem-Meedhuizen. Op sommige van deze stationslocaties zijn ook nog restanten van een emplacement of een spoorweghaven te zien. Naast de stationsgebouwen was de motorwagenloods annex werkplaats in Delfzijl bewaard gebleven. Dit interessante gebouw, dat na de oorlog een machinefabriek huisvestte, is rond 2005 jammer genoeg gesloopt. Daarnaast zijn er nog enkele dienstwoningen en hier en daar steekt nog een brok metselwerk in het veld omhoog ter herinnering aan een oude spoorbrug.

Stations

De stationsgebouwen van de Woldjerspoorweg vormen een opvallend ensemble, dat binnen de wel gehanteerde stationstypologie een eigen type vormt. De gebouwen zijn opgetrokken in een expressionistische stijl, die verwant is aan de Amsterdamse School met sterke invloeden van Frank Lloyd Wright. Opvallend zijn de asymmetrische opzet, de hoge steile daken met ver overstekende daklijsten en het gebruik van stoere, terracotta-letters op de gebouwen om stations- en functienamen weer te geven.

De stations zijn een ontwerp van de architect Adrianus van der Steur (1893-1953). Deze talentvolle architect begon na zijn studietijd bij de Nederlandse Spoorwegen, waarvoor hij de qua stijl vergelijkbare stations van Vleuten (1922) en van de STAR (Stadskanaal-Ter Apel Rijksgrens, 1924) mocht ontwerpen.



- 12 Slochteren, detail
- 13 Kolham, detail
- 14 Bruggenhoofd, Wiersumermaar
- 15 Herlegd spoor, Kolham

Zonder de terracotta letters zouden de voormalige stations voor gewone woonhuizen aangezien kunnen worden. Op alle stations is het woord 'station(s)chef' overigens fout gespeld. Bij de Wiersumermaar is nog een restant van een bruggenhoofd te zien, de aansluitende spoordijk is totaal verdwenen. Bij station Kolham heeft men een stukje spoor herlegd om de herinnering aan de Woldjerspoorlijn hoog te houden.



Daarna kwam hij in dienst van de gemeente Rotterdam, waar hij het al snel tot stadsarchitect schopte. Gebouwen van zijn hand zijn onder andere het museum Boymans van Beuningen, de ventilatiegebouwen van de Maastunnel en de snelfiltergebouwen voor het Waterleidingbedrijf. Daarnaast had hij een eigen architectenbureau, en in die hoedanigheid ontwierp hij de stations van de Woldjerslijn. Ongetwijfeld kreeg hij die opdracht dankzij zijn eerdere opdrachten voor de STAR en de Nederlandse Spoorwegen.

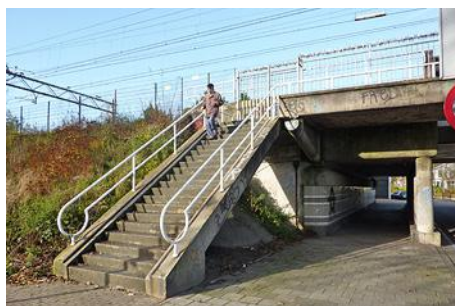
Politiepetten

De voormalige stations van de Woltjerspoorweg hebben tegenwoordig een woonfunctie. Die in Harkstede-Scharmer wordt gecombineerd met een brandweergarage en in Slochteren met een Politiepettenmuseum! Station Kolham is aangewezen als Rijksmonument. Hier is het voormalige emplacement nog het best herkenbaar. In 1997 is er een stuk spoor herlegd als eerbetoon aan het spoorwegverleden. Spoor gerelateerd erfgoed vinden we onder meer in Engelbert, waar in 1927 het stationskoffiehuis (nu café Engelstede) is opgetrokken. Curieus zijn de vorm, die op een 'locomotief' zou moeten lijken, en de architect, waarbij de naam van Van der Steur wordt genoemd. In Slochteren bestaat nog de ijzeren ophaalbrug die destijds over de nieuwe spoorweghaven is gelegd.

De Woldjerspoorlijn is een van de kortst bestaande spoorlijnen in Nederland geweest. Ze werd aangelegd toen de tijd van de lokaalspoorweg eigenlijk al voorbij was. De meeste lokaallijnen in Nederland hebben niet langer dan zo'n dertig tot veertig jaar personenvervoer gekend. Voor het lokale goederenvervoer hebben sommige lijnen nog tot de jaren 1970 dienst gedaan. Slechts enkele lijnen, zoals de voormalige NOLS-lijn Zwolle-Emmen, zijn nog in gebruik en gepromoveerd tot hoofdspoorlijn. Andere stukjes zijn bewaard gebleven als museumspoorlijn. De restanten vormen een belangrijke herinnering aan een 'tussenperiode' in de vervoersgeschiedenis, waarin lokaalspoorwegen een rol speelden in de ontsluiting van het platteland, voordat de automobiel en de autobus deze taak overnamen.



1 De Leidseveertunnel anno 2013:
een deplorabel geval



2 Vaartse Rijntunneltje
3 Vaartse Rijntunneltje
4 Vechtviaduct
5 Vechtviaduct

Voor de spoorwegwerken in Utrecht waren negen nieuwe viaducten nodig, inclusief de aanpassing van het bestaande viaduct over de Leidseweg. Alle viaducten werden ontworpen door Sybold van Ravesteijn. Aan de zuidzijde van het centraal station zijn de viaducten inmiddels allemaal vervangen, het Vaartse Rijntunneltje sneuvelde vorig jaar (afb. 2 en 3). Aan de noordzijde zijn ook aanpassingen verricht, maar is de hand van de meester nog in de meeste viaducten herkenbaar, zoals bij het viaduct over de Vecht (afb. 4 en 5).

Verleidingen onder het spoor

De viaducten van Sybold van Ravesteijn

Als steden zich uitbreiden en het verkeer toeneemt beginnen de spoorlijnen, die de stad als een ijzeren band omknellen, een steeds groter probleem te vormen. In veel steden vinden vanaf de jaren 1930 'spoorwegwerken' plaats, waarbij de sporen worden verhoogd en vaak ook nieuwe stations worden gebouwd. In Amsterdam en Utrecht gebeurde dit al voor de oorlog, in andere steden, zoals Rotterdam en Eindhoven, in de jaren 1950. Uit deze tijd stamt een groot aantal 'tunnels' en viaducten met een kenmerkende vormgeving. Een deel daarvan werd ontworpen door Sybold van Ravesteijn, architect in dienst van de spoorwegen en ontwerper van tientallen stations en seinhuizen. Al tijdens zijn leven moest hij toezien hoe het grootste deel van zijn oeuvre werd ontmanteld. In Utrecht sneuvelen nu een aantal van zijn viaducten.

Aan de oostzijde van station Utrecht vinden anno 2013 opnieuw grote spoorwegwerken plaats: sporen worden verdubbeld, een nieuw station bij Vaartse Rijn, alsmede een railverbinding naar De Uithof. Dat betekent een grondige aanpassing van de viaducten over de Vaartse Rijn, de Westerkade, de Bleekstraat en de Albatrosstraat. Deze viaducten werden tijdens de spoorwegwerken van 1939 aangelegd. In totaal zijn toen negen nieuwe viaducten gebouwd, die door Sybold van Ravesteijn in zijn kenmerkende stijl werden vormgegeven. Hiervan zijn alleen de noordelijke viaducten nog min of meer herkenbaar. Daaronder ook de Leidseveertunnel, ooit een pronkstuk, nu een mishandeld en mistroostig geval. 'De meest gesloopte architect van Nederland' blijft zijn naam eer aan doen.

Tunneltje

Met de sloop van het Vaartse Rijntunneltje is Utrecht weer een pareltje armer. In Nederland spreken we al snel over een tunnel als het gaat om een viaduct, maar de Vaartse Rijn is hier vrij smal en het emplacement daarboven vrij breed en dan ontstaat al snel het idee van een tunnel. Deze lag op een onopvallende plek, ver van het doorgaande verkeer, dus op wat omwonenden na was het bij weinig mensen bekend. Omdat de noodzaak van modernisering hier nooit urgent was, vertoonde het tunneltje nog alle oorspronkelijke kenmerken. Aan de

oostzijde van het spoor was een voetgangersbrug aangebouwd. De zwierige kromming van de trappen, het karakteristieke hekwerk, de ronde vormen in de afwerking, de lichtvoetigheid ondanks het gebruik van beton, maakte het werk een 'echte Van Ravesteijn'. Helaas hadden maar weinig mensen er oog voor, iets dat Van Ravesteijn meer is overkomen.

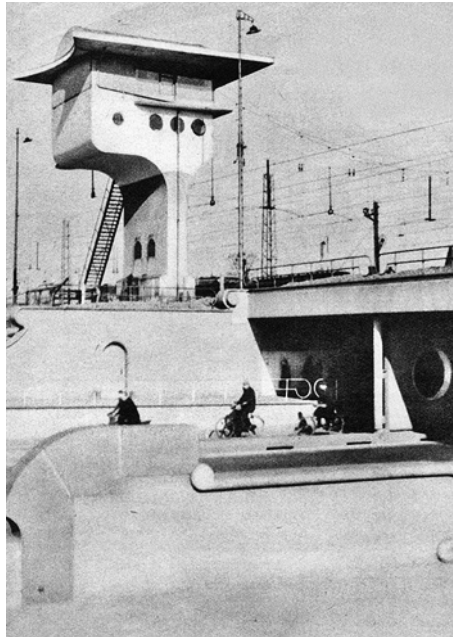
Omstreden

Sybold van Ravesteijn (1889-1983) was een omstreden architect. Door tijdgenoten werd hij verguisd. Hij werd een kameleon genoemd en een koekenbakker omdat hij allerlei stijlen gebruikte: functionalisme, classicisme, barok, Delftse School, hij nam van alles wat mee. Maar hij deed dat wel op zodanige wijze, dat zijn bouwwerken onmiddellijk herkenbaar waren. Hij trok zich weinig aan van dogma's, hij was zijn eigen stroming.

In 1912 kwam de in Rotterdam geboren civiel ingenieur naar Utrecht om in dienst te treden van de Staatsspoorwegen, waar hij al snel de ontwerpkanthout ging. Als spoorwegarchitect bouwde hij een enorm oeuvre op, waarvan het meeste echter ook weer is gesloopt. Daarnaast ontwierp hij ook voor andere opdrachtgevers. Zijn noodlot was dat hij vooral utiliteitsgebouwen ontwierp, die na verloop van tijd door voortschrijdende technieken hun functie verloren. Zo ontwierp hij vele seinhuizen, die bij invoering van een nieuwe beveiliging allemaal overbodig werden. De benzinstations die hij voor Purfina bouwde in de tijd dat de automobiel in opmars was, raakten met de sterke groei van het autoverkeer al snel verouderd.

Stijlen

In Utrecht kwam hij in contact met Gerrit Rietveld en sloot hij zich aan bij de architecten van Het Nieuwe Bouwen. Zijn ontwerpen uit die tijd vertonen de typische kenmerken van het functionalisme. Onder meer door zijn reizen naar Italië begon hij zich steeds meer af te zetten tegen de dogma's van de functionaristen. Sindsdien voegde hij neoclassicisme, barok en rococo-elementen aan zijn ontwerpen toe. Het strakke en rechte lijnige maakte plaats voor gebogen lijnen, verrijkt met krullen en beeldhouwwerken. Het topstuk uit zijn barokke periode is ongetwijfeld schouwburg Kunstmin in



- 6 Leidseveertunnel, westzijde
- 7 Leidseveertunnel, oostzijde
- 8 Leidseveertunnel met seinhuis

Het mooiste viaduct van Van Ravesteijn in Utrecht was de Leidseveertunnel. Alle kenmerken van Van Ravesteijn kwamen daar bij elkaar: een modern bouwwerk met een harmonisch lijnenspel, zorgvuldig afgewerkte details en natuurlijk de bekende decoratieve elementen, inclusief een beeldengroep ter bekroning ('De Eendracht Van Het Land' van Gerrit Jan van der Veen). Het plaatje werd compleet gemaakt door het seinhuis van Van Ravesteijn, dat tegelijkertijd direct naast het viaduct verrees. Helaas was dit seinhuis – een hoogtepunt in het oeuvre van Van Ravesteijn – een kort leven beschoren. Het is zelfs nooit als zodanig in functie geweest.



- 9 Krispijntunnel, Dordrecht
- 10 Tunnel Roermond

De noodzaak van viaducten was een gevolg van de groei van de steden en de opkomst van de automobiel in de jaren 1930. Vlak voor en na de oorlog werden daarom in heel Nederland spoorwegviaducten gebouwd. In Nederland was Sybold van Ravesteijn ook betrokken bij de bouw van nog bestaande viaducten in Rotterdam, Dordrecht (Krispijntunnel), Den Bosch, Nijmegen, Eindhoven en Roermond. De spoortunnel in Roermond is momenteel onderwerp van discussie: niet meer van deze tijd! Je kunt er natuurlijk ook een langzaamverkeertunnel van maken: helemaal van deze tijd!

Dordrecht, dat gereed kwam in 1939. Uit deze tijd dateren ook de spoorwegviaducten in Utrecht.

De collega's van Het Nieuwe Bouwen hadden veel kritiek op Van Ravesteijn. Zo stuitte zijn typerende gebruik van beeldhouwwerken op gebouwen op grote weerzin. J.J.P. Oud noemde het 'een lapmiddel voor architectonische impotentie'. Van Ravesteijn repliceerde dat hij moderne bouwkunst juist wilde combineren met decoratieve elementen, opdat het publiek niet argeloos aan de fraaie architectuur voorbij zou lopen. Het gebruik van moderne materialen en een grote lichtvoetigheid van zijn ontwerpen bleef typerend voor Van Ravesteijn, maar dan met vloeiende, gebogen lijnen en toevoeging van decoratie. Na de Tweede Wereldoorlog kregen de ontwerpen van Van Ravesteijn een minder uitbundig karakter en bouwde hij meer in de sobere stijl van de Delftse School. Typische elementen als beeldhouwwerk en ronde vensters bleven echter terugkomen.

De spoorwegwerken in Utrecht

De viaducten die Van Ravesteijn in Utrecht ontwierp maken deel uit van de spoorwegwerken die hier tussen 1935 en 1954 zijn uitgevoerd. De stad breidde uit, het wegverkeer nam toe, maar de spoorlijnen hielden Utrecht in een ijzeren greep, de wachttijden bij de overwegen liepen op tot onaanvaardbare hoogten. De opkomst van de automobiel vereiste broodnodige aanpassingen. Het omhoog brengen van de sporen tussen Blauwkapel en Lunetten was de beste oplossing. Tegelijk zou het oude station worden gemoderniseerd, spoorlijnen worden geëlektrificeerd en de beveiliging worden aangepast. Sybold Van Ravesteijn kreeg de opdracht om in zijn eigen woonplaats niet alleen het nieuwe station, maar ook enkele nieuwe seinhuisen, onderstations voor de elektrificatie en de nieuwe viaducten te ontwerpen.

Over een lengte van zo'n vier kilometer zou een dijklichaam aangelegd worden met viaducten voor het wegverkeer en drie waterwegen: de Vecht, de Leidse Rijn en de Vaartse Rijn. De werkzaamheden namen een aanvang in 1935. De werken waren vlak voor het begin van de Tweede Wereldoorlog al ver gevorderd,

maar zouden pas in 1954 worden afgerond. Van Ravesteijn was betrokken bij het ontwerp of aanpassing van alle viaducten: Brailledreef, Oudenoord, Vecht, Amsterdamse straatweg, Leidseveer, Leidseweg, Bleekstraat, Vaartserijn en Albatrosstraat.

Elders

Spoorwegwerken als in Utrecht waren ook elders in Nederland noodzakelijk geworden. Van Ravesteijn is bij een groot aantal daarvan betrokken geweest, met name in de zuidelijke helft van het land. De noordelijke helft was het domein van collega-architect Schelling, waarmee Van Ravesteijn een slechte relatie had. Na de oorlog was Van Ravesteijn betrokken bij de werken in Eindhoven en Rotterdam. Voor die laatste stad bouwde hij ook diverse stations, waaronder het centraal station. In Eindhoven bouwde hij wel viaducten, maar liet hij het nieuwe station over aan zijn leerling Koen van der Gaast, bij wie de invloeden van Van Ravesteijn dan nog duidelijk aanwezig zijn. Daarnaast ontwierp Van Ravesteijn viaducten en een nieuw station in Den Bosch en Nijmegen, en viaducten in onder meer Gouda, Roermond en Dordrecht. Van deze viaducten verkeert een aantal nog in herkenbare staat.

Leidseveertunnel

In Utrecht zijn de Van Ravesteijn-viaducten aan de zuidzijde van het station door de recente werkzaamheden verdwenen. Bij de viaducten aan de noordzijde is de hand van Van Ravesteijn nog te herkennen, met name de viaducten over Oudenoord en de Vecht, en in mindere mate het viaduct over de Brailledreef. Pogingen om een viaduct op de gemeentelijke monumentenlijst te krijgen stuitten tot nu toe op bezwaren van ProRail.

Van de Utrechtse viaducten was de Leidseveertunnel ongetwijfeld de meest monumentale. De tunnel zelf was buitengewoon fraai vormgegeven en de vloeiende lijnen van de tunnelingang harmonieerden op bijzondere wijze met de lichte daling van het wegdek. De rijbanen waren gescheiden door smalle wanden met de voor Van Ravesteijn kenmerkende ronde openingen, de 'kragen' van de tunnel-entrees waren als barokke armleuningen die het inkomende verkeer



11-15 Leidseveertunnel anno 2014

De Leidseveertunnel verkeert anno 2014 in een deplorabele toestand. De toekomst is onzeker, gezien de vaak labiele plannen rond het stationsgebied. Maar als je even beter kijkt, zie je naast de ernstige verminkingen ook de typische Van Ravesteijnelementen overal opduiken. De tunnel is misschien nog niet verloren.



als het ware probeerden te omarmen. De fietspaden, iets hoger gelegen dan het wegdek en minder steil dalend, vulden het lijnenspel mooi aan. De voetgangerspassage met de licht draaiende trappen slingerde daar dwars overheen. Het silhouet van de tunnel werd benadrukt door een klassiek beeldhouwwerk. De Leidseveertunnel was als een verleidelijke dame die de verkeersdeelnemers nadrukkelijk uitnodigde om toe te treden tot haar gulle schoot.

Seinhuis

Wat zeker tot de verbeelding van de tunnel bijdroeg was het seinhuis dat Van Ravesteijn pal naast het viaduct had ontworpen en dat op menig foto van de Leidseveertunnel bijdraagt aan het silhouet. Helaas heeft het unieke seinhuis er maar kort gestaan. Het heeft zelfs nooit als zodanig gefunctioneerd. Het kwam vlak voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog gereed, maar de Duitse bedieningstoestellen die er hadden moeten komen, zijn nooit gearriveerd. Na de oorlog heeft het seinhuis nog enige tijd gediend als noodwoning.

Belediging

Helaas heeft het viaduct in de loop der tijd veel van zijn glans verloren. De verleidelijke dame van weleer verkeert in een deplorabele staat. Dat de tunnel er nog is heeft ze te danken aan de Daalse Tunnel die nu de belangrijkste verkeersstromen tussen Utrecht oost en west opvangt. De Leidseveertunnel kreeg een functie voor langzaam verkeer en openbaar vervoer, waaronder de sneltram Nieuwegein. De tunnel is verschillende malen aangepast, eerst vanwege het Plan Hoog Catharijne en een spoorverbreding en nu maakt zij weer deel uit van de herinrichting van het stationsgebied. De geraffineerde vormen van Van Ravesteijn zijn groot geweld aangedaan. Men heeft zichtbaar een poging gedaan om de nieuwe tunneldeelen en het nieuwe hekwerk in de geest van de bestaande tunnel aan te passen, maar die pogingen zijn een grove belediging van de compositie die ooit door Van Ravesteijn is neergezet.

Toch, als je even je best doet en door alle lelijkheid heen kijkt, dan zijn de typische kenmerken van de meester nog in allerlei details te ontdekken. De vraag is hoe lang nog; de plannen voor dit deel van het stationsgebied veranderen regelmatig

en dat belooft weinig goeds voor de Leidseveertunnel.

Gesloopt

Omdat Van Ravesteijn vooral functionele bouwwerken ontwierp, die na verloop van tijd door de voortschrijding der techniek werden achterhaald, zijn veel van zijn werken inmiddels verdwenen. Gek genoeg blijft zijn oeuvre uitdijen. Door recent onderzoek blijkt dat hij veel meer gebouwd heeft dan tot voor kort bekend was. Zo heeft hij in de wederopbouwtijd heel veel dienstgebouwen en spoorwoningen ontworpen, misschien minder spectaculair dan zijn stations, maar kenmerkend voor zijn tijd. De waardering voor zijn werk is de laatste jaren duidelijk toegenomen. Aan een biografie en een ultieme oeuvrelijst wordt gewerkt. De tunnels en viaducten van Van Ravesteijn zullen daarin ongetwijfeld worden opgenomen. In deze werken kon Van Ravesteijn zijn liefde voor de gebogen lijn en decoratieve elementen volop kwijt. Het zijn waardevolle getuigenissen van een boeiende figuur, die op geheel eigen wijze de discussie over architectuur op scherp zette.

Maar ook tunnels en viaducten verouderen. Tot in de jaren 1960 waren viaducten spectaculaire innovaties, waar steden trots op waren en waar ansichtkaarten van verschenen. Twee banen voor het autoverkeer, een voor iedere richting, was al heel wat. De aparte niveaus voor fietsers en voetgangers waren fraaie toevoegingen. Maar met het toenemen van de verkeersstromen moesten de viaducten worden verbreed en verlengd en veiliger gemaakt. Zo zijn veel eerste generatie viaducten weer verdwenen. Overlevingskansen liggen vooral daar waar de hoofdverkeersstromen zijn verlegd en de viaducten een nieuwe functie kunnen krijgen voor bijvoorbeeld het langzame verkeer, als veilige schakel in een fietsroute tussen binnenstad en buitenwijken.



1 Post B in Roosendaal op zijn oude plek

Het seinhuis uit 1907 was tot 1994 in bedrijf. In 2001 werd het een rijksmonument en in 2013 is het seinhuis in zijn geheel verplaatst.

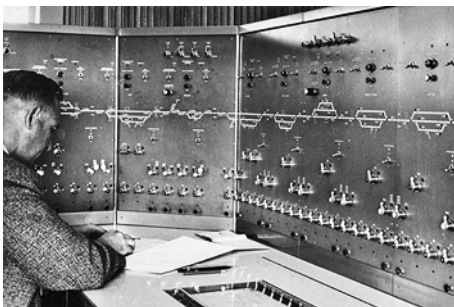


2 Klassieke beveiliging, Roosendaal

3 CVL-tableau, Nijmegen

4 Moderne beveiliging, Utrecht

Het bedienen van de wissels en seinen geschiedde vanouds lokaal en met de hand. Daarvoor waren vele seinhuizen nodig met een klassieke inrichting, zoals in Roosendaal. In de jaren 1950-1970 werd de Centrale Verkeersleiding (CVL) ingevoerd. Wissels en seinen werden automatisch bediend vanuit CVL-posten. Kenmerkend voor de CVL-post was het NX-tableau, zoals in Nijmegen. De CVL maakte de meeste klassieke seinhuizen overbodig. Op hun beurt werden CVL-posten ingehaald door de computer en nu vindt de beveiliging plaats vanuit enkele grote centra, zoals het Operationeel Controle Centrum Rail in Utrecht.



In het seinhuis van mijn vader

De sloop van duizend pareltjes

De kaalslag onder het spoorwegerfgoed is nergens zo groot geweest als bij de blokposten en de seinhuizen. Hoeveel er hebben gestaan is moeilijk te zeggen, maar het waren er zeker meer dan duizend. Daarvan zijn er nog geen dertig over. En dat zijn voor de helft seinhuizen van de CVL-generatie, die de klassieke seinhuizen vanaf de jaren 1950 overbodig maakten. Zij markeren de overgang van de handmatige naar de automatische beveiliging van het spoorweganet. Die werd hierdoor sterk gecentraliseerd en maakte de lokale posten overbodig. Daarna kwam de computer. Tegenwoordig geschiedt de beveiliging van het hele Nederlandse spoorweganet digitaal, vanuit dertien grote 'centrales'.

Mijn vader was seinhuiswachter in Vlaardingen, een stadje met een vissershaven en veel industrie. Als jochie kon ik me geen mooier beroep voorstellen. Soms bracht ik met mijn moeder een bezoek aan het seinhuis: de lange trap op naar zijn domein, hoog boven de sporen: een intrigerend huisje met een batterij glimmende hendels om de seinen en de wissels te bedienen en een mysterieus toestel waar voortdurend belletjes rinkelden en klepjes opengingen, waarop mijn vader aan een slingertje draaide en iets in een telefoonhoorn riep. Aan drie zijden waren grote ramen die een weids uitzicht boden op het treinverkeer en het station in de verte. Naast de toegangsdeur stond het toestel waarmee mijn vader de overwegbomen dichtdraaide; het was natuurlijk een fascinerend gezicht hoe hij het verkeer naar zijn hand zette: 'gansch het radarwerk staat stil, als uw machtige arm dat wil!' Soms vroeg mijn vader of ik hem even wilde helpen met het omzetten van een wissel of het sluiten van de overwegbomen, maar in m'n eentje lukte me dat niet, het was zwaar werk.

In 1989 interviewde ik mijn vader voor een artikel in de lokale krant. Hij was toen 65 jaar. Dat was 25 jaar nadat hij de deur van het seinhuis voor het laatst achter zich dichttrok.

Armoe

Toen we trouwden, in 1953, begonnen we met 220 gulden in de maand, ik zat toen in de rangeerdienst. Vroeger was het spoor niet zo best qua betalen. Vaste baan,

vaste armoe, zeiden ze altijd. We waren wel tevreden hoor, we hadden wel geleerd zuinig te zijn. Maar 220 gulden, hoe kan je 't er van doen, zeiden ze, en dan in de maand! Want normaal was toen dat je je loon per week kreeg. Daar was 't spoor berucht om, dat je de laatste week droog brood moest eten.

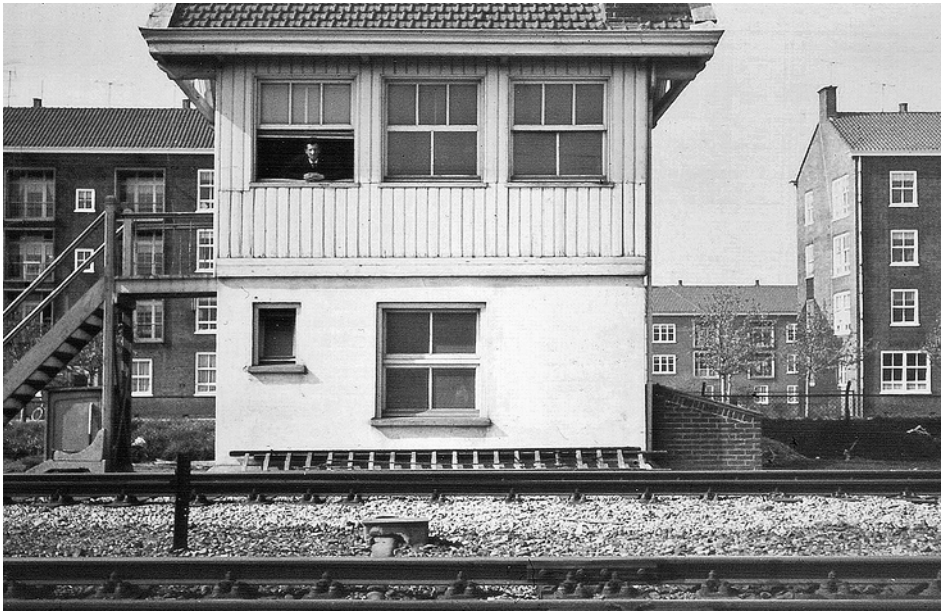
Ik begon in Vlaardingen op Post II, een blokpost aan de Westhavenkade. Daar heb ik ook je moeder leren kennen, die moest daar altijd de overweg over. Ze mocht eigenlijk niet met vreemde mannen praten, maar toen deed ik op gegeven moment gewoon de overweg dicht en toen moest ze wel.

In de vroege dienst begon je om half vijf, want je moest eerst de brug over de haven dichtdraaien. Die brug stond de hele nacht open, zodat de vissersschepen de haven binnen konden. 's Nachts reden er geen treinen. Behalve als er vertraging was. Dat gebeurde vaak met die militaire treinen met Britse verlofgangers. Als je late dienst had kon je er op wachten, vooral als er in Duitsland sneeuw op de rails lag. Dan moest je wel eens een nacht doorgaan.

Rond vijf uur 's ochtends kwam de eerste trein door. Ondertussen had je dan al koffie gezet op de potkachel. Die kon je gloeiend heet stoken en daar zette je dan een ketel water op. Lezen mocht niet op de post, daar waren ze erg streng mee. We deden 't natuurlijk wel stiekem. We hadden ook een klein radiootje, wat ook niet mocht. We hadden een speciaal kastje gemaakt achter het bloktoestel waar je die radio in kon stoppen. Er mocht ook geen vrouw op de post komen. Toen we nog verkering hadden kwam je moeder wel eens kijken, dan moest ik het licht uitdoen.

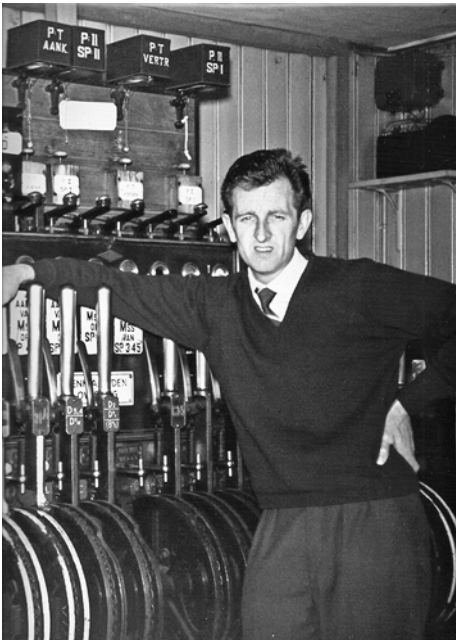
Post III

In de zomer van 1954 kwam ik op Post III terecht. Dat was een seinhuis, veel drukker dan zo'n blokpost. Het was de fijnste post, omdat je meer te doen had. En tussendoor af en toe lekker wat lezen of naar de radio luisteren, wat dus eigenlijk niet mocht. Dan was er een spannend hoorspel en als je dan 's avonds thuis kwam uit de late dienst dan praatte je daar met je vrouw over, want die had er thuis ook naar geluisterd. Op Post III zat je hoog en droog en lekker binnen, ook met sneeuwstormen of regen. Op Post I



- 5 Vlaardingen seinhuis
- 6 Vlaardingen interieur
- 7 Vlaardingen uitzicht

De invoering van de CVL betekende in 1964 het einde van Post III in Vlaardingen. Mijn vader werkte er tien jaar als seinhuishouder. Vlak voor het einde kende hij zichzelf met de zelfontspanner (zie afb. 5, hij moet daarvoor heel snel de trap op zijn gerend, en afb. 6). Het zijraam keek uit op het station en de goederenloods (afb. 7). Hij verrichtte zo een historische daad, want dit zijn de enige bekende beelden van het seinhuis.



en II moest je 's winters altijd naar buiten om de overweg te sluiten of de brug te draaien.

Nee, eenzaam was het niet. Je had genoeg te doen en er was altijd wel aanloop, rangeerders en wegwerkers die zich even kwamen warmen of van die oudgedienden die even kwamen kijken. Post I en II stonden aan de weg, dan maakte je wel eens een praatje met een politieagent of zo. Je had daar vaak last van buitenlandse matrozen, dat was soms wel link, vooral als ze dronken waren, dan moest je ze wel eens vasthouden.

Goed druk

De treinvensters bedienen, de seinen, de overweg draaien, wissels omgooien: als er veel treinen waren had je het goed druk. 's Ochtends had je er vaak tien of twaalf per uur, van twee kanten tegelijk. Behalve de gewone stoptreinen had je D-treinen en boottreinen, militaire treinen en strandtreinen naar Hoek van Holland. Daarbij kwam dan nog de rangeerdienst. Dat ging met roepen en gebaren, ook 's winters. Uit het raam hangen en schreeuwen: het nummer van een wissel, of dat ze naar spoor 6 wilden. Nou, als ze dan op spoor 3 stonden wist ik wel welke wissels ik om moest gooien. En als er een olietrein binnenkwam voor de BPM en ze moesten die loc om laten lopen, dan lagen die wissels natuurlijk van te voren klaar, want die lagen toch buiten de hoofdsporen. Maar soms moesten treinen oversteken, schuin over de hoofdsporen heen, naar de losplaats van Van Gend en Loos; dan had je vijf minuten de tijd om zo'n trein over te laten steken en daarna die wissels weer goed te leggen. Jij moest zelf bepalen wanneer daar tijd voor was.

Vensters

De treinen kondigden zich aan door de treinvensters. Daarmee vertelden wij elkaar dat er een trein in aantocht was. Als ik een aankomstvenster uit Maassluis kreeg, gaf ik dat door aan Post II en die gaf dat dan weer aan mij terug. Als ik twee vensters had kon ik het sein op veilig trekken. Maar boven de hendels hing ook een bordje 'Denk aan de overweg'. Want je moest eerst de bomen sluiten en dan pas het sein op veilig zetten, anders had je kans dat de trein door een open overweg heen reed. Het duurde natuurlijk wel een minuut of vijf voordat zo'n trein uit Maassluis in Vlaardingen

aankwam. Als ze in Maassluis direct bij vertrek veilig gaven, dan lag mijn overweg vijf minuten dicht. Mochten ze vergeten veilig te geven, dan bleef mijn sein op onveilig staan en stopte de trein voor de overweg.

Dat had de machinist al gezien aan het voorsein. Voor- en hoofdsein werden in een keer getrokken.

Bij seinstoring, als de draad kapot getrokken was, of als er met strenge vorst niet getrokken kon worden, dan bleef de trein bij het sein wachten en moest je 'm binnenloodsen met een geel bord of een zwaailicht. Dat ging dus allemaal nog niet automatisch, als seinhuishwachter moest je maar zorgen dat alles goed verliep.

Er is bij mij één keer een trein door rood signaal gereden. Gelukkig was de overweg dicht omdat ik veilig stond van de andere kant. Daar had die machinist mazzel bij. Maar die beweerde dat het sein veilig stond. Ik had echter een paar baanwerkers als getuigen, die ook hadden gezien dat het sein onveilig stond, want die lui moesten uit het spoor springen. Toen moest iedereen naar Amsterdam komen voor een 'scheidsgerecht'. En toen zeiden die lui van Weg en Werken opeens van tja, het sein kan misschien heel even op en neer zijn gegaan toen wij niet keken. En dan sta je daar opeens helemaal in je eentje. Maar ja, ze moeten een schuldige hebben en dan gaan ze je helemaal uithoren, terwijl het je schuld niet is! En dat vond ik erg, begrijp je, dat je zo veel dienstjaren hebt en dan gaan ze dat van je zeggen.

Uiteindelijk hebben ze die machinist niks gemaakt, nee, mij ook niet. Maar ze deden op gegeven moment net of ik de schuldige was; die machinist is later zelfs nog tractie-opzichter geworden!

Bewaking

Ik zat tot mei 1964 op Post III. Toen kwam die Centrale Verkeersleiding. Die nieuwe beveiliging trad van de een op de andere dag in werking. Op een zondag was dat. De snelheid van de treinen was meteen aangepast, die gingen met een rotgang die seinen voorbij. Ik had zaterdag nog vroege dienst gehad en die zondagochtend begon ik met 'bewaking': bij de overweg gaan staan en kijken of ze wel goed dicht gingen en er geen mensen doorliepen. Een beetje kijken hoe dat al-



- 8 CVL-post Bussum
- 9 CVL-post Nijmegen
- 10 CVL-post Roermond
- 11 Seinhaus Watergraafsmeer

Er zijn niet veel seinhuizen meer in Nederland. Veel staan er leeg. De meeste exemplaren die nog resten zijn relatief modern en stammen uit het CVL-tijdperk, zoals Bussum (een standaardmodel waarvan er nog enkele zijn), Nijmegen (de laatste van zijn soort, zal worden gerenoveerd tot kantoor) en Roermond (rijksmonument). Het modern ogende seinhuis van Watergraafsmeer (architect Schelling) stamt nog uit de klassieke beveiliging.

- 12 Seinhaus Muiderpoort
- 13 Seinhaus Maastricht
- 14 Seinhaus Maliebaan
- 15 Seinhaus Simpelveld

De seinhuizen bij Muiderpoort (architect Schelling) en Maastricht (architect Van Ravesteijn) stammen uit de jaren 1930 en zijn erkend als monument. Een echt klassiek seinhuis staat nog bij het spoorwegmuseum in Utrecht, het stond oorspronkelijk in Hoogezand-Sappemeer. Langs de museumlijn van de Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij staan nog enkele seinhuisjes met klassieke beveiliging, zoals in Simpelveld.

16 Seinhaus Amsterdam CS

Als een geleedpotig monster uit een vroege science-fictionfilm lijkt de voormalige Post B in Amsterdam te wachten tot hij tot leven wordt gewekt en onder de overkapping vandaan kan kruipen. Voor dit in 1923 gebouwde seinhuis zou toch een fraaie bestemming moeten zijn te bedenken.

lemaal ging met die nieuwe beveiliging en die halve overwegbomen. Nou alles ging wel goed. Dat duurde een week of zo en daarna ben ik de rangeerdienst ingegaan. Dat seinhuis heeft nog een paar maanden leeggestaan, daarna is het afgebroken.'

Klassiek

De klassieke beveiliging was gebaseerd op een indeling van het spoorwegnet in blokken. Bij ieder blok hoorde een beveiligingspost of een seinhuis. Bij stations en knooppunten waren meerdere seinhuizen. Nederland telde honderden seinhuizen en blokposten. In 1964 raakte mijn vader zijn baan kwijt toen ook op de 'Hoekse lijn' – tussen Rotterdam en Hoek van Holland – het blokstelsel werd opgeheven en Centrale Verkeersleiding werd ingevoerd. De beveiliging van de hele lijn gebeurde voortaan automatisch en op afstand. De overbodig geworden seinhuizen, waaronder dat van mijn vader, werden meestal kort daarna gesloopt.

Inmiddels is ook de CVL weer verleden tijd. Het digitale tijdperk deed zijn intrede en nu wordt de beveiliging van het gehele Nederlandse spoorwegnet door ProRail georganiseerd vanuit dertien mega-seinhuizen verspreid over het land. Ook van de CVL-posten zijn de meeste inmiddels verdwenen, een klein aantal staat nog overeind. Deze seinhuizen hebben een veel eenvoudiger uitstraling, waardoor sloop minder weerstand oproept. Toch blijven het typische gebouwtjes, kenmerkend voor een bepaalde functie in een bepaalde tijd en onderdeel van een bijzondere ontwikkeling. Het zou goed zijn er een aantal aan te wijzen waarop we zuinig moeten zijn en waar we een andere functie voor kunnen zoeken. Al met al, klassieke en CVL-posten bij elkaar, zijn er in Nederland geen dertig seinhuizen meer: een onvoorstelbare kaalslag.

Een paar seinhuizen zijn, voornamelijk vanwege hun hoogwaardige architectuur, op de monumentenlijst geplaatst. Hieronder het seinhuis in Maastricht, een ontwerp van Sybold van Ravesteijn uit 1933, en dat van Amsterdam Muiderpoort (1939, H.G.J. Schelling). En onlangs trok het oude seinhuis van Roosendaal (1907) landelijke belangstelling: jaren lang dreigde de oude Post B te worden gesloopt, maar dankzij een spectacu-

laire verplaatsing kon het seinhuis toch worden gered. Samen met de eveneens gerestaureerde voormalige locomotiefloods vormt het seinhuis nu een mooi ensemble. Reddingspogingen voor seinhuizen zijn zeldzaam, de meeste seinhuizen waren al verdwenen voordat ze konden worden geïnventariseerd.

Hard nodig

Mijn vader is in 2012 overleden. Hij is 87 jaar geworden. Hij was seinhuiswachter in de tijd van de 'klassieke beveiliging': alles met de hand, geen automatisering, het treinverkeer was volledig overgeleverd aan eenvoudige, plichtsgetrouwe werknemers, die geen fouten mochten maken. Er rustte een grote verantwoordelijkheid op hun schouders. Het incident met de trein die door een rood sein zou zijn gereden, emotioneerde mijn vader na 25 jaar nog hevig. Het incident illustreert echter ook hoe noodzakelijk de modernisering van de beveiliging was.



- 1 vm brug Westerdoksluis
- 2 zelfde brug 2001

De oude havengebieden van Amsterdam lagen tot 1990 nog vol met spoor. Daarvan is anno nu nog nauwelijks iets terug te vinden. Bij de Westerdoksluis herkennen we een oude spoorbrug waarop een restaurant is gebouwd. Daaronder dezelfde brug in 2001.



- 3 Luchtfoto uit 1947
- 4 Luchtfoto uit 2002

Het Oostelijk Havengebied is in de tweede helft van de 19e eeuw ingericht voor het railvervoer. Het belang van het railvervoer zien we af aan de luchtfoto uit 1947. Rond 1990 begon men met de transformatie van het industriegebied tot een moderne woonwijk. In 2003 waren de schiereilanden al totaal van gedaante veranderd.



Spoorzoeken op de aanplempingen

Het havengebied ontspoord

De komst van de spoorwegen betekende een revolutie in het handelsverkeer. Nergens in Nederland werd dat duidelijker dan in het oostelijk havengebied van Amsterdam. Eind 19e en begin 20e eeuw werd in 't IJ een heel nieuw stadsdeel aangeplempt, dat volledig was ingericht voor aan- en afvoer en overslag van handelswaar per schip en spoor. Duizenden arbeiders verdienden hier hun brood. Wie hier rondloopt, kan zich nauwelijks voorstellen hoe dit gebied er nog niet zo lang geleden uitzag: de havenbekkens vol schepen, batterijen hijskranen, daartussen loodsen, silo's en pakhuizen. En overall rails en rangeerterreinen: tientallen kilometers havenspoor. In feite kan het hele oostelijk havengebied, voor zover het de nieuwe aanplempingen betreft, als spoorwegerfgoed aangemerkt worden. Helaas zijn er maar bitter weinig 'sporen' die daar nog op duiden.

Begin jaren 1960 was het oostelijk havengebied nog volop in bedrijf. De verloederings begon niet snel daarna. De scheepsbouw en de grote rederijen kwamen in problemen en het stukgoedverkeer – zo kenmerkend voor de oude havens – verdween. Voor containers en bulkgoederen waren de ruime havens in het westelijk havengebied veel geschikter. In de jaren 1970 kwamen steeds meer gebouwen leeg te staan. Ze werden gesloopt of gekraakt of verhuurd aan meer of minder vage partijen. Het gebied werd het domein van idealisten, vrijbuiters, kunstenaars en stadsnomaden. Toch was het in de jaren 1980 een geweldig gebied om rond te lopen. Er zijn maar weinig landschappen zo mooi en vol mysterie als 'tussenlandschappen': gebieden in het tijdelijke vacuüm tussen oud en nieuw gebruik. Voor de meeste mensen echter was het een no-go area.

Rond 1990 was het definitieve plan voor de herontwikkeling van het gebied aangenomen en daarna ging het snel. In luttele jaren verrees op de verloederde aanplempingen een aantrekkelijk en veelgeroemd stedelijk woongebied. Met behulp van bekende Nederlandse architecten en stedenbouwkundigen is een veelzijdig woon- en werkgebied gecreëerd, waar het water alom aanwezig is. Afwisselende architectuur, nieuwe bruggen, gedurfde vormgeving, maar ook oude monumentale bedrijfspanden

die een tweede leven hebben gekregen, zorgen voor een spannende mix in deze nieuwe stedelijke uitbreiding, die ongetwijfeld modern is, maar waar ook de historie op veel plaatsen zichtbaar en voelbaar is. Het gevoel van ontworteling dat je in menig nieuwbouwwijk bekruipt is hier afwezig: je maakt hier onmiskenbaar deel uit van de stad Amsterdam. Van het spoorwegverleden is echter nauwelijks iets bewaard gebleven.

Open havenfront

De ontwikkeling van het oostelijk havengebied is een rechtstreeks gevolg van de intrede van het spoorwegtijdperk. Op de drempel daarvan, kort na 1830, waren juist enkele belangrijke werken in het Amsterdamse havengebied gereed gekomen: het Oostelijke (1832) en het Westelijke Dok (1834).

Beide havengebieden waren van het IJ gescheiden door middel van een dijk (Oosterdoks- en Westerdoksdijk) met sluizen. Tussen de nieuwe dokken lag aan het IJ nog het open havenfront. Daar bestonden overigens ook al plannen voor om het 'in te dokken'. Die maatregelen achtte men nodig om de havens te beschermen tegen de getijdewerking en de verzanding vanuit het IJ, dat toen nog in open verbinding stond met de Zuiderzee. Het open havenfront zou dus waarschijnlijk ook verloren zijn gegaan als er geen spoorwegplannen waren geweest. Feit is echter dat die de ontwikkeling aanzienlijk hebben versneld, met name toen de eerste ideeën voor een nieuw centraal station in 't IJ werden gelanceerd.

Doklijn

De eerste havenspoorlijn kwam tussen 1845 en 1847 gereed. Vlak daarvoor, in 1839, was de eerste spoorlijn in Nederland in gebruik genomen: van Haarlem naar Amsterdam, eindigend aan de westkant van de stad buiten de Willemspoort. In 1843 kwam een tweede spoorlijn gereed: van Utrecht naar Amsterdam, eindigend aan de oostzijde van de stad buiten de Weesperpoort. De spoorweg naar Haarlem werd geëxploiteerd door de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM of kortweg HSM), de spoorweg naar Utrecht door de Nederlandsche Rijn Spoorwegmaatschappij (NRS). Hoewel de maatschappijen ook het personenvervoer ter hand namen en daarvoor



- 4 Nieuwe Entrepotdoksluis 1986
- 5 Nieuwe Entrepotdoksluis 2013
- 6 KNSM-eiland 1986
- 7 KNSM-eiland 2013

Van het spoorwegerfgoed is bijna niets overgebleven in het oostelijk havengebied; de spoorbrug over de nieuwe Entrepotdoksluis (er lagen er vroeger twee over de sluis) is als relict nog herkenbaar. Op het KNSM-eiland is een groepje bomen nog herkenbaar, maar de havenspooren hebben hier plaatsgemaakt voor een nieuwe tramlijn.



- 8 Rietlanden 1986
- 9 Stootjukken 1986
- 10 Spoorbrug Nieuwe Vaart 1986

Opnames uit 1986 laten het rangeerterrein De Rietlanden zien in de nadagen. Hier komt nu de Piet Heintunnel naar boven. De spoorbrug over de Nieuwe Vaart verbond de sporen naast het oude Entrepotdok – waar in 1847 het allereerste havenspoor van Amsterdam lag – met De Rietlanden. De spoorbrug is in oktober 2013 gesloopt.



speciale ontvangstgebouwen inrichtten, waren zij toch vooral geïnteresseerd in de mogelijkheden van het goederenvervoer. Zoals de naam al aangeeft wilde 'Rhijnspoor' een serieuze concurrent gaan worden voor de drukke scheepvaart tussen Amsterdam en de Rijnlanden. Daarvoor was een directe verbinding met de havens nodig. Het was dan ook de NRS die het eerste havenspoor realiseerde. Het liep van station Weesperpoort via een brug over de Singelgracht en langs de Sarphatistraat richting het Oosterdok. Er lagen lossporen langs de Nieuwe Lijnbaansgracht (waar rond 1830 de nieuwe Rijks entrepots waren verzezen) en langs de Nieuwe Vaart, aan de noordzijde van de Kadijken. Curieus is dat deze zogenaamde 'Doklijn' in breedspoor was aangelegd (de 'Engelse' spoorwijdte 2 meter). Pas in 1856 werd dit omgebouwd tot normaalspoor (1,435 meter).

Centraal Station

Maar ook de HSM wilde profiteren van de Amsterdamse haven. Al snel ontwikkelde zij plannen voor een 'Ooster-spoorweg': een eigen 'IJzeren Rijn' tussen Amsterdam en het Ruhrgebied via Amersfoort. Daarnaast werd in dit gebied, na de invoering van de Spoorwegwet in 1860, een derde spoorwegontwikkelaar actief: de Staat der Nederlanden. Een van de lijnen die de Staat wilde aanleggen was 'staatslijn K': van Amsterdam naar marinehaven Den Helder.

De spoorwegingenieurs lanceerden toen een buitengewoon modern idee: in plaats van weer een paar kopstations aan de buitenrand van de stad, zou er een 'centraal station' moeten komen. Dit zou dan door de Staat worden gebouwd, maar door verschillende spoorwegmaatschappijen kunnen worden benut. De vraag was echter waar dit nieuwe station precies zou moeten liggen. Volgens de ingenieurs bood een nieuw eiland in het open havenfront de meest ideale locatie. Het alternatief was een knooppunt aan de zuidzijde van de stad, maar die locatie – ver van de havens – werd als minder gewenst gezien. Vooral omdat men aanvankelijk uitging van een gecombineerd station voor goederen- en personenverkeer.

Het stadsbestuur wees het plan voor een centraal station af als 'een over-

bodige luxe' die nog in geen enkele andere Europese stad was toegepast. Het bestuur kreeg steun van de Kanaal-maatschappij, die juist plannen uitwerkte voor een nieuw kanaal van de Noordzee naar het IJ. De maatschappij meende dat een stationseiland – met spoorbrug over het nieuwe kanaal, de latere Hembrug – de scheepvaart ernstig zou belemmeren. Een impasse dreigde en de zaak werd in handen gegeven van een onafhankelijke raadscommissie. Deze kwam met een heldere conclusie: de enige zinnige plaats voor een centraal station was het open havenfront. De commissie voegde daaraan toe dat de tijd om alles alleen maar vanuit de belangen van de scheepvaart te bezien voorbij was: 'In onze tijd kan de scheepvaart niet bloeien zonder gevoed te worden door de spoorwegen; de spoorweg heeft volle recht op erkenning en waardering harer belangen'. Een nieuw tijdperk was ingetreden.

Rietlanden

Uiteindelijk werd het spoorwegplan met enkele wijzigingen aangenomen. Een zeer belangrijke wijziging was om het goederenverkeer toch te scheiden van het personenverkeer. Voor het goederenverkeer zou een speciaal emplacement worden ingericht in de Rietlanden, ten oosten van de stad. Het stationseiland in het IJ zou dan kleiner uitvallen en de scheepvaart minder hinderen. De Oosterdoksdiijk werd geschikt gemaakt om de sporen naar het toekomstige Centraal Station te dragen. Aan de noordkant van de Oosterdoksdiijk werd een nieuwe kade aangelegd (Handelskade). Een lange dam in het IJ diende als golfbreker voor deze kade. In de Rietlanden werd de eerste haven uitgegraven: het Spoorwegbassin. De exploitatie van de nieuwe havengebieden werd onder de verschillende spoorwegmaatschappijen verdeeld. Zowel de Staat, de HSM, als de NRS legden hierna sporen aan om de nieuwe havengebieden met het hoofdspoor te verbinden.

Tussen 1880 en 1900 breidde het havengebied in de Rietlanden zich verder uit. Ten zuiden van het Spoorwegbassin werd de Entrepothaven gegraven, met direct daar aan grenzend de nieuwe gemeentelijke entrepots, en ten zuiden daarvan de veemarkt en het abattoir. Op de plaats van de golfbreker voor de Handelskade



- 11 Spinozabrug
- 12 Stalen viaduct, 1986
- 13 Stalen viaduct, 2014
- 13 Loswal met platte wagon, Cruquiusweg

Tot het schamele erfgoed van de haven-
sporen behoort de Spinozabrug. Over
deze brug lag de eerste havenspoorlijn van
Amsterdam, tussen het Rijnspoorstation
(Weesperpoort) en het oude Entrepotdok.
Een ander voorbeeld is het stalen viaduct
waar de sporen van de Rietlanden naar het
rangeerterrein aan de Funenkade onder-
door liepen.
Aan het begin van de Cruquiusweg is een
loswal met een stukje spoor en een platte
wagon bewaard gebleven als eerbetoon aan
het tijdperk van de spoorweghavens.



werd het IJ-eiland (Java-eiland en KNSM-eiland) aangeplempt. Een lange dam verbond dit gebied met de Rietlanden. Hierdoor ontstonden de IJ-haven en de Ertshaven. Hier verrezen pakhuizen en er vestigden zich rederijen en overslag-bedrijven, alles werd met het spoor verbonden vanuit de Rietlanden. Rond 1900 werd de maximum omvang van het oostelijk havengebied bereikt. In het interbellum kende het gebied de grootste activiteit. Na de Tweede Wereldoorlog, die veel schade aan de havens had toegebracht, verschoof de activiteit steeds meer naar de nieuwe havens in West.

Westerdokken

Aan de westzijde van het Centraal Station was de aanleg van havensporen zeer bescheiden. Op het Westerdokseiland was een klein rangeerterrein. Het enige dat hier is overgebleven is de stalen draai-brug die het spoor met het Westerdokseiland verbond. De brug zou aanvankelijk gesloopt worden omdat de middenpijler het scheepvaartverkeer zou hinderen, of omdat de brug schaduwen zou werpen op woonboten. Je vraagt je soms af waarom sommige mensen koste wat kost zo'n brug weg willen hebben en daarvoor de meest absurde redenen bedenken. Welk belang hebben zij daarbij? Welk belang dienen zij? Uiteindelijk mocht de brug blijven. Er is inmiddels een restaurant op gebouwd.

Op het Westerdokseiland stond een langgerekte goederenloods met sporen langs de kade. Van het rangeerterrein liepen nog sporen naar de Houthaven en de Silodam, langs het monumentale graanpakhuis Korthals Altes (1901). Dat pakhuis staat er gelukkig nog. Alle rails zijn verdwenen (er ligt nog een klein stukje, verborgen in een bosje naast de woonboten). Het Westerdokseiland is inmiddels onherkenbaar veranderd en volgebouwd met kantoren, appartementen en een groot hotel.

Spoorwegverleden

Ondanks de uitgestrektheid van het oostelijk havengebied is het spoorwegverleden hier vrijwel geheel uitgewist. Aan de Cruquiusweg ligt een oud laad- en los-perron met een stukje spoor, een platte wagon en een wachtershuisje. Het is in 1993 bedacht door kunstenaar Joep van Lieshout, om een stukje havenverleden

vast te houden. Een briljant idee, waarvoor de kunstenaar zich ongetwijfeld goed heeft laten betalen. Het is wel de enige plek waar het spoorverleden bewust bewaard is gebleven.

Een van de twee spoorbruggen over de Nieuwe Entrepotdoksluis ligt er nog. Bij de wel bewaarde Figee-hijskraan op het KNSM-eiland ligt een los wisselblok op de kade. Dat is het wel zo'n beetje. Men heeft dus niet echt zijn best gedaan om de spoorweghistorie in ere te houden. Nog in oktober 2013 gaven overijverige ambtenaren opdracht om de oude spoorbrug over de Nieuwe Vaart, die het oude Entrepotdok en de Kadijken met het spoor verbond, met snijbranders te verwijderen. Ook hier waren plannen om op de brug een restaurant te openen, in een voormalig restauratierijtuig dat op de brug zou worden geplaatst. Maar de brug moest van Waternet, de instantie die verantwoordelijk is voor de waterhuishouding in de stad, opeens weg omdat de middenpijler de lozing van het grachtenwater zou kunnen hinderen! Ja, het is mooi en verantwoordelijk werk, dat watermanagement.

Stootjuk

Het belangrijkste spoorwegerfgoed is wel beschouwd het oostelijk havengebied zelf. De ontwikkeling van het gebied was een direct gevolg van de spoorwegplannen uit de jaren 1860 en de discussies over een nieuw Centraal Station. Die discussies vloeiden voort uit het inzicht dat, als Amsterdam als havenstad wilde overleven, de spoorwegen daarin een cruciale rol dienden te spelen. Zo ontstond in korte tijd een nieuw en fascinerend gebied, waar als geen andere plek in Nederland duidelijk werd hoe de haven bloeide dankzij de spoorwegen. Het is wonderlijk dat daarvan in het oostelijk havengebied vrijwel niets meer is te zien: nog geen hand-wissel of stootjuk is bewaard gebleven.



1 Fietspad op de voormalige spoorbaan tussen Bilthoven en Zeist



2 Voie lente door de insnijding bij Muno, Belgische Ardennen

3 Bahntrasse tussen Bochum en Gelsenkirchen, Duitsland

4 Voie verte in de Ardeche, Frankrijk

5 Fietspad op Jutland, Denemarken

In onze buurlanden bestaan speciale programma's om in onbruik geraakte spoorlijnen te transformeren in recreatieve fiets- en wandelpaden. In Wallonië worden deze paden 'voies lentes' genoemd: langzame wegen; in Frankrijk heten ze 'voies vertes': groene wegen. In Duitsland spreekt men over 'Bahntrassenradeln': fietsen over oude spoorbanen en in Denemarken over 'cykling på nedlagte baner'.



Voies Lentes en Voies Vertes

Fietsen op oude spoortracés

Volgens de Fietzersbond telt ons land zo'n 35.000 km fietspaden, waarmee we een dichtheid bereiken die door geen enkel ander land wordt geëvenaard. Hieronder vallen ook fietspaden die langs de gewone weg lopen. In het buitenland zitten ze echter ook niet stil, in veel westerse landen is men bezig met een inhaalslag. Opvallend is dat veel fietspaden worden aangelegd op stilgelegde spoorlijnen. Er zijn daar zelfs nationale programma's voor. In Nederland hebben wij niet zo'n programma, maar we hebben wel een paar voorbeelden van fietspaden op oude spoorbanen.

De laatste decennia is het fietsen in de ons omringende landen sterk in populariteit gestegen. Ook het fietspadennetwerk in deze landen is sterk gegroeid. De aanleg van autovrije fietspaden past in deze tijd van milieubewust denken en vraagtekens zetten bij de uitwassen van de consumptiemaatschappij. De principes van de 'slow food'-beweging, ooit begonnen als pleidooi voor gezond en duurzaam geproduceerd voedsel, zijn natuurlijk veel algemener toepasbaar en daarbij hoort ook de bevordering van de fiets als alternatief voor het automobielgebruik. De autovrije fietspaden worden bij onze Waalse zuiderburen dan ook 'slow' genoemd, ofwel 'voies lentes': langzame wegen. In Frankrijk en Spanje heten ze respectievelijk 'Voies vertes' en 'Via Verdes': groene wegen, ook te vertalen als 'duurzame' wegen.

In veel nieuwe fietslanden wordt de aanleg van de voies lentes ondersteund door nationale programma's. Kenmerkend voor deze programma's is dat zij voor een groot deel gebruik maken van in onbruik geraakte spoorlijnen. In Nederland hebben we ook wel een paar fietspaden op oude spoorlijnen, maar vergeleken met het buitenland stelt dat weinig voor. Opmerkelijk is bovendien dat ons eigen fietspadenbeleid momenteel juist is gericht op de 'voies vites', ofwel de fiets-snelweg.

Nederland

Door de opkomst van de automobiel zijn in de jaren 1960 en 1970 veel spoorlijnen buiten gebruik gesteld. In Nederland werden in de jaren 1930 en 1950 al veel lokaalspoorlijnen gesloten voor perso-

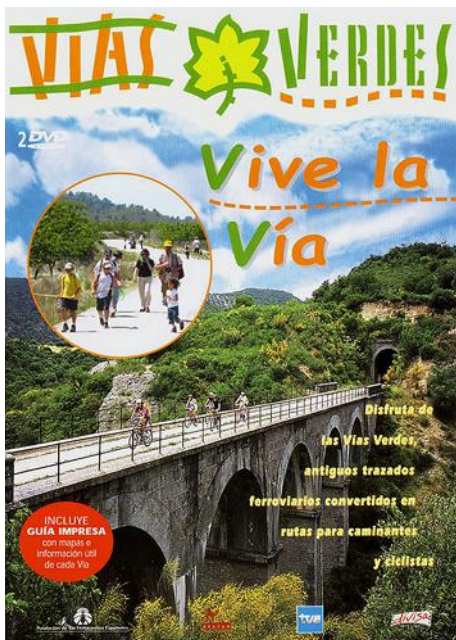
nenvervoer, maar een deel hiervan bleef nog in gebruik voor goederenvervoer. In de jaren 1970 kwam ook aan deze bedrijvigheid een einde, op wat uitzonderingen na. Deze ontwikkelingen speelden ook in andere landen.

Terwijl de spoorlijnen werden opgebroken en de tracés overwoekerd raakten door wilde bramen en berkenboompjes, begon men in andere landen het fietsen te ontdekken. Het aanleggen van vrije fietspaden is op veel plaatsen met voortvarendheid ter hand genomen. Daarbij legde men al snel de link naar die honderden, soms duizenden kilometers aan verlaten spoorbanen die her en der lagen te liggen: ooit met veel moeite aangelegde tracés, kunstig met het landschap verweven, die als het ware schreeuwden om tot fietspad te worden getransformeerd! Speciale belangenverenigingen werden opgericht en nationale programma's opgezet om verlaten spoorbanen in fietsroutes te veranderen.

De programma's tonen qua doelstellingen veel overeenkomsten, die veelal op het gebied van duurzaamheid liggen: gezonder leven, meer bewegen, tegengaan van files en uitstoot giftige gassen, hergebruik van kostbare infrastructuur, ontwikkeling van groen toerisme en een vitaal platteland. Het voordeel van oude spoorlijnen is dat ze weinig aanpassing nodig hebben om er goede fietspaden van te maken, dat de geringe hoogteverschillen ze geschikt maken voor een groot publiek, ze vaak fraai in het landschap liggen, dorpen en stadjes aandoen waar de fietser kan ravitailleren, het publiek kennis kan maken met belangrijk erfgoed, en dat ze door de aantakking aan bestaande spoorlijnen mogelijkheden bieden voor gecombineerd trein/fietstoerisme.

Wallonië

In Wallonië bedraagt de lengte van de 'voies lentes' inmiddels meer dan duizend kilometer, waarvan een groot deel op oude spoorlijnen in de Ardennen. Het netwerk is het resultaat van een Waals programma – Réseau Autonome Voies Lentes (RAVeL) – dat in 1995 is gestart en een netwerk beoogt van 2000 km. In Frankrijk worden 'voies vertes' en 'veloroutes' onderscheiden. De voies



- 6 Reclame van de organisatie Vías Verdes, Spanje
- 7 Island Line Rail Trail in Vermont, USA

Spanje telt inmiddels een paar duizend kilometer fiets- en wandelpad op voormalige spoorbanen door een vaak ruig landschap. In Noord Amerika zet de organisatie Rails to Trails Conservancy zich in voor een netwerk dat inmiddels tienduizenden kilometers telt, met vele spoortunnels, -bruggen en spectaculaire tracés.



vertes zijn vrijwel 100% autovrij, in de veloroutes zijn ook autoluwe binnenwegen opgenomen. Er is een nationaal programma dat een netwerk beoogt van meer dan 26.500 km. In 2010 was hiervan ruim 8600 km gerealiseerd, waarvan bijna 5400 km geheel vrij liggend ('site propre'). Een zelfde programma is er in Spanje, waar inmiddels 1200 km aan Vias Verdes liggen, grotendeels over voormalige spoorlijnen ('Rutas del Carrilet').

Duitsland kent inmiddels 600 fietsroutes op verlaten spoorbanen (Bahntrassenradwegen) met een totale lengte van 4400 km. Koplopers zijn Beieren met 860 km en Nordrhein Westfalen met 770 km. 'Bahntrassenradeln' is in Duitsland inmiddels een geaccepteerd werkwoord. In de Verenigde Staten werd al in 1986 de 'Rails to Trails Conservancy' opgericht, met het doel abandoned railway tracks een publieke functie te geven en zo een nationaal netwerk op te bouwen van vrije fiets- en wandelroutes. Inmiddels telt deze non-profit organisatie zo'n 1800 van deze trails met een lengte van meer dan 30.000 km. Hierin zijn 65 voormalige spoortunnels opgenomen.

Heuvelachtig

In Nederland heeft het fietsen over oude spoorbanen geen grote vlucht genomen, laat staan dat er een nationaal programma voor is. Ongetwijfeld is de reden dat we al een vrij dicht en vooral ook vlak wegennetwerk hebben, wat het benutten van oude spoorlijnen minder urgent maakt. In heuvelachtige landschappen bieden fietspaden op oude spoorbanen een voor de hand liggend alternatief, vanwege hun geringe stijgingspercentages. Fietspaden in heuvelachtige gebieden zijn bovendien spannender, omdat ze bochtige tracés kennen en soms zelfs tunnels en viaducten. Wat we in Nederland wel weer in overvloed hebben is water, vooral in het westen. Dat kan ook aantrekkelijk zijn, ware het niet dat in de meeste gevallen na het sluiten van de spoorlijn de bruggen als eerste werden verwijderd. Herstel van bruggen jaagt de kosten van een fietspad al snel omhoog.

In Nederland is ca. 800 km van het oorspronkelijke spoorwegnet opgebroken, tram- en fabriekssporen niet meegeteld. Van die 800 km is zo'n 160 km

in fietspad omgezet (20%). Dat zijn dus tracés in de zin van een 'voie verte', exclusief voor de fiets en in de meeste gevallen verhard of half verhard uitgevoerd. Daarnaast is nog ca. 80 km (10%) omgezet in straat, verharde weg of weg met fietspad. Dat zijn dus stukken die niet exclusief voor de fiets zijn aangelegd, maar waar je wel goed met de fiets terecht kunt. Het blijven echter aantallen die in het niet vallen bij de buitenlandse programma's.

Ondergeploegd

Van de overige 560 km is een deel omgebouwd tot provinciale weg, waar je dus niet met de fiets terecht kunt. Zo is de Woldjerspoorweg tussen Groningen en Delfzijl (42 km) nu voor een groot deel voor de auto bestemd. Daarnaast zijn delen van voormalige spoorwegen gewoon verdwenen: ondergeploegd bij ruilverkavelingen of uitgewist door stedelijke uitbreidingen. Een belangrijk deel van de oude spoorbeddingen ligt nog als een min of meer verwilderde strook in het landschap. Soms sterk overwoekerd en slecht herkenbaar, soms nog duidelijk aanwezig en toegankelijk via een modderig pad. Zo snijdt de spoordijk van de roemruchte Noord Brabantsch Deutsche Spoorwegmaatschappij (NBDS) als een weelderig begroeide streep door het Peelland.

Baronnenlijn

Goede voorbeelden van vrij liggende fietsroutes op oude spoorlijnen zijn in Nederland op één hand te tellen. De langste is de voormalige 'Baronnenlijn' tussen Apeldoorn en Hattem (36 km) van de voormalige lokaalspoorwegmaatschappij Koning Willem III. Op enkele onderbrekingen na in de bebouwde kom van Epe, Heerde en Wapenveld, is het fietspad geheel autovrij. Het pad loopt door een aantrekkelijke omgeving met akkers, weiden en stukjes bos, en kruist beken en sprengen waar nog oude watermolens staan. Jammer is dat er weinig restanten van het spoorwegverleden zijn overgebleven.

Iets minder lang is het 'Bels Lijntje' tussen Tilburg en de Belgische grens (22 km). In België loopt het pad echter nog door tot Turnhout. Langs de route zorgen nog enkele spoorwegrelicten voor de historische beleving. Curieus is het



- 8 Halve Zolenpad bij Vrouwensvaart
- 9 Baronnenlijn tussen Vaassen en Heerde
- 10 Bels Lijntje bij Riel
- 11 Brug over de Finkumse Vaart, Finkum

In Nederland bestaat geen vereniging of overheidsprogramma voor het aanleggen van fietspaden op oude spoorlijnen. De beste voorbeelden van fietsroutes op oude spoortracés zijn het fietspad op de 'Halve Zolenlijn' tussen Waspik en Vlijmen, het fietspad op de 'Baronnenlijn' tussen Apeldoorn en Hattem, en het 'Bels Lijntje' tussen Tilburg en Turnhout. Verder zijn er vooral veel korte stukjes, zoals in Noord-Friesland op het 'Dokkumer Lokaaltje' bij Finkum.

stukje door de Belgische enclave Baarle Hertog, waar het tracé binnen een paar minuten diverse malen de landsgrens kruist. In de tijd dat er nog gesmokkeld werd moesten zich langs deze spoorlijn absurde taferelen hebben afgespeeld.

Een goede derde is het Halve Zolenpad op de voormalige Langstraatspoorweg, die ook wel de Halve Zolenlijn werd genoemd, een verwijzing naar de leer- en schoenenindustrie die hier bloeide. Het is een grotendeels kaarsrecht tracé dat op sommige delen wel iets weg heeft van een fietssnelweg. De route telt echter nog veel spoorwegrelicten, waaronder wachtershuisjes, haltegebouwen en enkele fraaie ijzeren bruggen. Het is vanuit fietsersoogpunt dan weer jammer dat het tracé door de Moerputten – tussen Vlijmen en Den Bosch – alleen voor voetgangers is bestemd. Dit traject, over een monumentale, onlangs geres- taureerde ijzeren brug op stoere pijlers, is ongetwijfeld het spectaculairste van alle in onbruik geraakte spoorbanen in Nederland.

Brokjes

Meer in de opzet van een 'veloroute' dan een 'voie verte' is het fietspad tussen Winterswijk en Neede. Van de 23 km lange spoorlijn die deel uitmaakte van het GOLS-net (Geldersch Overijsselsche Lokaalspoorweg Maatschappij) is 20 km te befietsen, waarvan 13 km over niet aaneengesloten vrij liggend fietspad. Andere fietsroutes op oude spoorbanen zijn Winterswijk-Bocholt (grens, 5 km), Doetinchem-Zelhem (9 km), Enschede-Lonneker (3,5 km) en Bilthoven-Zeist (3 km). De rest is kruimelwerk. Zoals bij de voormalige Noord Friesche Lokaal- spoorwegmaatschappij (NFLS). Het lijnennet ten noorden van Leeuwarden was in totaal 84 km lang, maar hiervan is slechts 6,5 km omgezet in fietspad. Het gaat in alle gevallen om kleine stukjes in de dorpskommen: 500 meter in Ferwerd, 100 meter in Vrouwenparochie, 600 meter in St. Annaparochie, 400 meter in Tzummarum, 1200 meter op een spoor- dijk bij Finkum. Buiten de dorpskommen is de spoorlijn vrijwel uitgewist.

Ten slotte mag het netwerk van de Westlandsche Stoomtram Maatschappij (WSM) niet onvermeld blijven. Het net van de WSM is nog lange tijd benut door de

NS voor vervoer van tuinbouwproducten. Zo'n 12 km is later omgevormd tot vrij liggend fietspad, inclusief de fraaie ijzeren boogbrug bij Schipluiden over de Vlaardingervaart. Dit was een van de vroegste projecten in Nederland waarbij voormalig spoor tot fietspad werd bestemd.

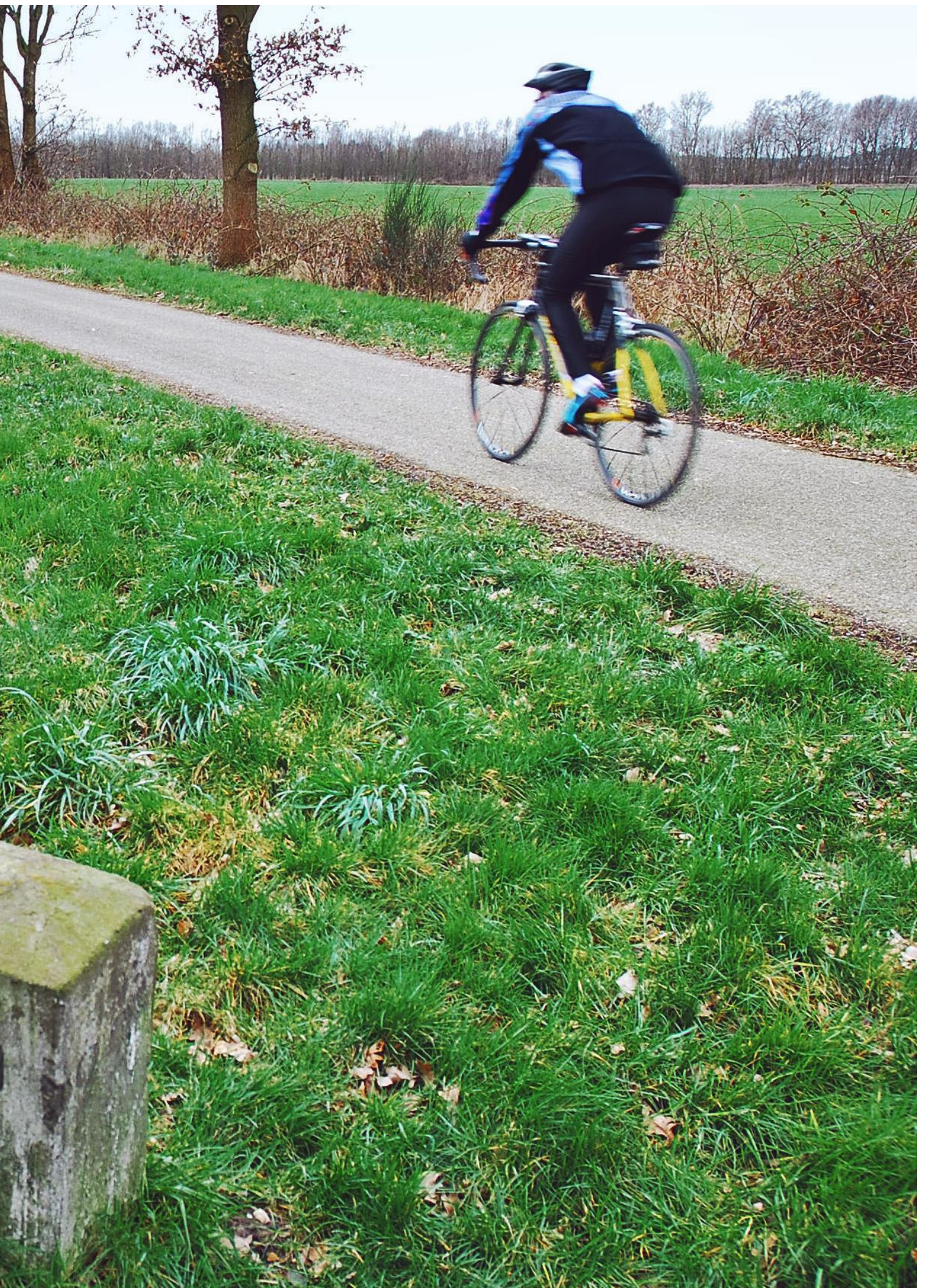
'Voies Vites'

In Nederland is niet een speciaal pro- gramma dat inzet op een netwerk van 'Voies Lentes'. Dat blijkt toch typisch iets voor 'nieuwe' fietslanden. De fiets is bij ons nu eenmaal al een vanzelf- sprekend onderdeel van het beleid. In Nederland zetten we momenteel juist in op de 'Voies Vites': de 'fietssnelweg'. Ofwel: een fietspad waar je lekker kunt 'opschieten' (*NRC Next*), op een 'Delftse ligfiets' bijvoorbeeld, of elektrisch: 'Met zo'n e-bike rijd je al gauw 25 kilometer per uur zonder inspanning!'

Wij zetten in op een netwerk van brede en kaarsrechte fietspaden, evenwijdig aan een kanaal of spoorlijn, waar je van de sokken wordt gereden door e-bikes, ligfietsfanaten en 'koga's' zonder bel. In die zin is het fietssnelwegenbeleid misschien wel een typisch Hollands fenomeen, dat 'groedenken' mooi met 'groeidenken' combineert, gericht op het woon-werkverkeer. Dit concept staat dwars op het meer mediterrane idee van de 'voies lentes'.

Er liggen in ons land nog zeker een paar honderd kilometer in onbruik geraakte spoorlijnen, die eventueel tot fietspad getransformeerd kunnen worden. Maar dat is natuurlijk niet per se nodig. Een functie als wandelroute of ecologische verbindingzone is ook mooi. En de oude spoorbedding zal dan zeker meer tot de verbeelding blijven spreken. Zolang ze er maar geen fietssnelweg op aanleggen.





Bronnen

'Een godverlaten knars' is een persoonlijke visie op spoorwegerfgoed. De gekozen onderwerpen bestrijken verschillende perioden uit de spoorweggeschiedenis. Dit essay is speciaal voor ProRail geschreven, waarbij de auteur soms teruggrijpt op eerdere publicaties. De belangrijkste zijn hieronder vermeld. Daarnaast zijn enkele kernpublicaties en internetsites genoemd. Voor meer bronnen zie genoemde publicaties en websites.

Publicaties auteur

- Volkers, Kees, *20 Vensters op Industrieel erfgoed*, 2e druk, Utrecht 2009
- Volkers, Kees, *Cultuurhistorische en waarderende beschrijving van het Wagenbedrijf Amersfoort*, Utrecht 2004
- Volkers, Kees, 'De rol van de spoorwegen', in: Schaik, Pim van (red.) *Ontdek het Oostelijk Havengebied*, Amsterdam 2009
- Volkers, Kees, 'Seinhuiswachter, een uit Vlaardingen verdwenen beroep', in: *Rotterdamsch Nieuwsblad*, mei 1989
- Volkers, Kees, *Spoorzoeken - langs de littekens van een tijdperk*, 2e druk, Zaltbommel 2003
- Volkers, Kees, 'Sybold van Ravesteijn', in: *Utrechtse Biografieën deel 1*, Utrecht 1994
- Volkers, Kees, *Zeist door de Tijd - een cultuurhistorische atlas*, Amsterdam/Zeist 2011
- Volkers, Kees, en Schaik, Ton van, *Waterstaatbouw en Waterstaatstijl, een verkennend literatuuronderzoek*, Den Haag 2001

Overige publicaties

- Broeke, W. van den, en J.A. Faber (red.), *Het Spoor, 150 jaar spoorwegen in Nederland*. Amsterdam/Utrecht 1989
- Bureau Spoorbouwmeester, *De Collectie; bijzondere stationsgebouwen in Nederland*, Rotterdam/Utrecht 2009
- Freriks, Vincent, *De IJzeren Rijn*, 's-Hertogenbosch 2003
- Schaik, Pim van (red.), *Ontdek het Oostelijk Havengebied*, Amsterdam 2009
- Storm van Leeuwen, Frans, 'Bekneld door het spoor: de spoorwegwerken in Utrecht 1935-1954', in: *Jb. Oud Utrecht*, 2004
- Vries, C.A. de, en J. Kuenen, *Het wonder van de Wagenwerkplaats*, Amersfoort 2008
- Woud, Auke van der, *Waarheid en karakter - het debat over de bouwkunst 1840-1900*, Rotterdam 1999
- Woud, A. van der, Veenendaal, A.J. jr. e.a., 'Waterstaat en Infrastructuur', in: Stichting Historie der Techniek, *Geschiedenis van de Techniek in Nederland 1800-1900, deel 2*, Zutphen 1993
- Zee, ir. D van der, 'De exploitatie van den Woldjerspoorweg met benzinemotorrijtuigen', in: *De Ingenieur*, 1929 nr. 48

Internetbronnen

- ravel.wallonie.be
- stadsarchief.amsterdam.nl
- www.bahntrassenradeln.com
- www.bcpeters.dds.nl/spoorzoeker_tmp
- www.fietssnelwegen.nl
- www.hetutrechtsarchief.nl
- www.delpher.nl
- www.klassiekebeveiliging.com
- www.nicospilt.com
- www.railtrash.net
- www.railstotrails.org
- www.siesta-amersfoort.nl
- www.stationsweb.nl
- www.voiesvertes.com
- www.wagenwerkplaats.eu
- www.wakkervandeijzerenrijn.nl

Illustratieverantwoording

Achtereenvolgens paginanummer en volgorde van foto's op betreffende pagina

.

Coda Archief, Apeldoorn

10-2, 10-3

.

Collectie Kees Volkers, Houten

8-2, 8-3, 10-1, 12-2, 14-1, 16-1, 16-2, 20-1, 20-2, 32-1, 34-2,

54-1, 54-2, 54-3

.

Collectie Pim van Schaik, Amsterdam

58-3, 58-4

.

Eemland Archief, Amersfoort

32-2, 32-3

.

Uitgeverij Gegarandeerd Onregelmatig, Raalte

16-3

.

Het Utrechts Archief

12-1, 22-2, 40-1, 40-2, 40-3, 48-1, 48-2, 48-3, 48-4, 48-5,

52-2, 52-3

.

Leen Dortwegt, Zoetermeer

52-1

.

Michiel Slütter, Utrecht

64-5

.

Ontwerpbureau Lood, Raalte

16-3

.

Operation Control Centre Rail (OCCR), Utrecht

52-4

.

Rijksdienst Cultureel Erfgoed, Amersfoort

18-1, 18-2, 18-3, 18-4, 20-3, 56-3, 56-6

.

Rails to Trails Conservancy (USA)

66-2

.

Vias Verdes (Spanje)

66-1

.

Victor Lansink, Utrecht

8-1, 22-1, 22-3, 24-1, 24-2, 24-4, 28-1, 28-2, 28-3, 30-2,

30-3, 38-1, 42-1, 42-2, 42-3, 42-4, 44-1, 44-2, 44-3, 44-4,

56-2, 56-7, 56-8, 64-2, 64-3, 64-4, 68-3, 68-4, 70/71

.

Wim van der Ende, Zeist

10-4

.

Alle overige illustraties zijn van de auteur

uitgave van
Bureau Spoorbouwmeester
Februari 2014

www.spoorbeeld.nl

tekst
Kees Volkers
ontwerp
Reynoud Homan
fotografie en illustraties
Rechthebbenden
Kees Volkers e.a.

Bureau Spoorbouwmeester
is een samenwerkingsverband
van ProRail en NS

beeldrecht disclaimer

Foto's en illustraties zijn van genoemde partijen, organisaties en fotografen, tenzij anders vermeld. Op afbeeldingen berust beeldrecht. Wij zijn ons dit terdege bewust en hebben met grote zorg gepoogd rechthebbenden te achterhalen. We vragen de rechthebbenden die wij niet hebben kunnen bereiken, zich te melden.

status disclaimer

Dit document maakt geen deel uit van het vormgevingsbeleid maar vertelt over Spoorbeeld en dient derhalve uitsluitend als achtergrondinformatie gezien te worden. Het wordt uitsluitend digitaal aangeboden op de website ter inspiratie en is bedoeld voor de geïnteresseerde lezer.

