

SPOREN DOOR DE POLDER

SPOORWEGGESCHIEDENIS VAN HAARLEMMERMEER

HET HAARLEMMERMEER

is in 1852 drooggemaakt.

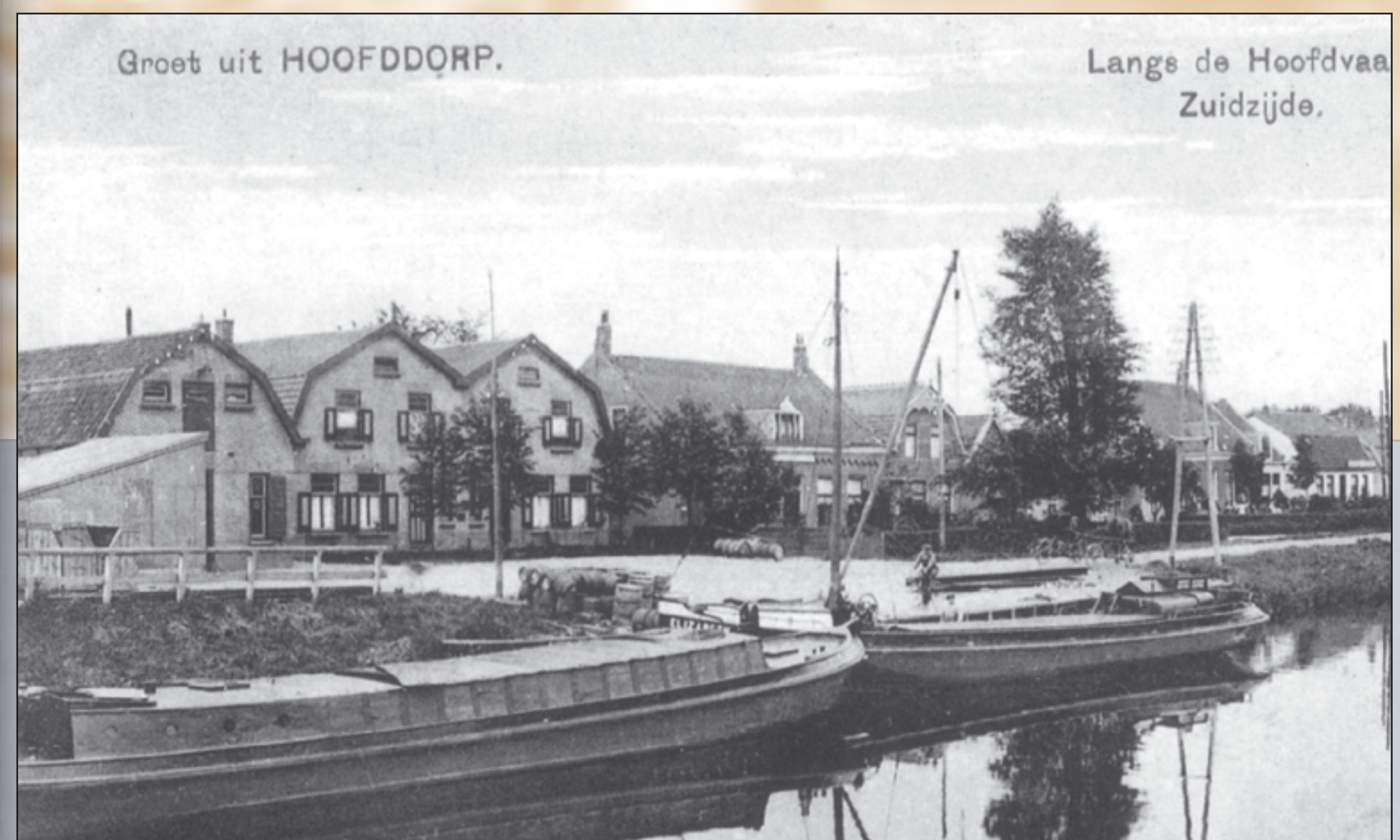
Vanaf toen spande men zich in het Haarlemmermeerse land bewoonbaar te maken. Ook aan de toegankelijkheid werd gewerkt, om de plattelandsgemeente uit haar isolement te halen.

Reizen en transport geschiedde eerst met paard en wagen via de wegen, per boot via de Ringvaart en later ook per trein. De spoorlijnen verbonden vroeger en ook nu, de polder met de omliggende dorpen en steden.

De spoorweggeschiedenis is begonnen met de Haarlemmermeer-spoorlijnen, kreeg een vervolg met de Schiphollijn en gaat in de toekomst verder met de HSL-Zuid.

Deze spoortrajecten zijn niet in een keer gekomen. Wat er aan vooraf ging, hoe ze tot stand zijn gekomen en in een aantal gevallen zijn beëindigd, ziet u in deze tentoonstelling.

Alle makers van deze expositie wensen u veel kijk-, doe- en leesplezier!

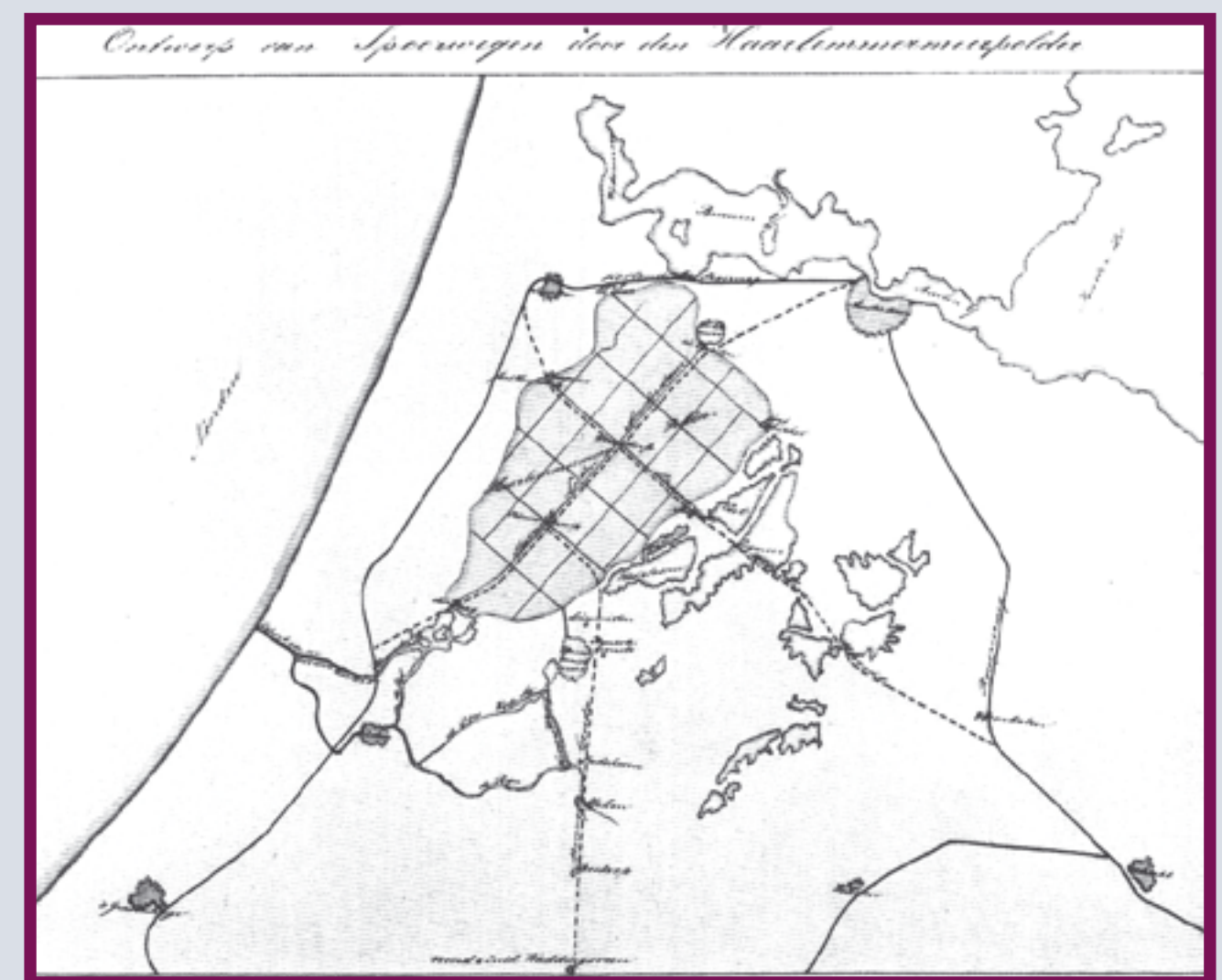


SPOORWEGPLANNEN VOOR HAARLEMMERMEER

DE AANLEG VAN EEN SPOORLIJN

was broodnodig, zo bleek vrij snel na de droogmaking van de polder in 1852. De nogal geïsoleerd liggende dorpen in het nieuwe land hadden behoefte aan goede verbindingen met de omliggende steden en dorpen.

De aanleg van een spoortraject was in die tijd (nog) geen zaak van de overheid. De plannenmakerij was in de meeste gevallen een initiatief van particulieren. Dat waren ondernemende mensen, die er brood in zagen een spoorweg aan te leggen en te exploiteren. Tussen 1852 en 1907 werden meer dan tien plannen bij de overheid ingediend tot aanleg van een spoorlijn in Haarlemmermeer. Slechts een daarvan werd gerealiseerd!



plan van J.P. Amersfoordt

Spoorwegplannen door Haarlemmermeer

1857 plan van J.J. van Brederode.

Het eerste plan was van Van Brederode. Op 1 oktober 1857 vroeg hij bij het ministerie van Binnenlandse Zaken een vergunning. Hij bedacht het spoortraject van Amsterdam via Sloten, Aalsmeer en Alphen aan de Rijn naar Gouda, met een zijtak van Aalsmeer via Hoofddorp naar Haarlem. De toenmalige minister van Binnenlandse Zaken wees dit particuliere initiatief af. De minister had toen nog het plan de aanleg in staatshanden te houden.

1864 plan van J.P. Amersfoordt.

Binnen tien jaar lag er een tweede aanvraag op tafel. Op 10 juni 1864 vroeg mr. J.P. Amersfoordt, op dat moment Burgemeester van Haarlemmermeer, concessie -vergunning- aan koning Willem III. De toestemming tot aanleg bleef uit en Amersfoordt kon zijn grootse plannen niet uitvoeren.

1875 plan van R. van Rozenburg.

In 1875 diende de regering een plan tot aanleg van staatspoorwegen in bij de Tweede Kamer. De Haarlemmermeerse landeigenaar Rutger van Rozenburg baarde toen ook opzien met een nota, waarin hij aandacht van de regering vroeg voor de noodzaak van een spoorlijn. De nota werd voluit afgedrukt in het Weekblad van Haarlemmermeer van 17 september 1875. Het plan, in feite een vereenvoudiging van het ontwerp van Amersfoordt, was eenzelfde lot beschoren als zijn voorgangers. Het antwoord uit Den Haag was ook dit keer negatief.

1878 plan van F.H. van Hal.

In september 1878 vroeg mr. F.H. van Hal uit Utrecht vergunning aan voor het aanleggen van een spoorweg door Haarlemmermeer tussen Amsterdam en Rotterdam.

1878 plan van C.G. van der Meulen.

Nauwelijks een maand later, in oktober van dat jaar, lag er bij de minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid een aanvraag op tafel voor een lokale spoorweg van Amsterdam door Haarlemmermeer naar Leiden. Dit plan van de Amsterdammer Van der Meulen kreeg evenals dat van Van Hal geen goedkeuring van de minister.

1880 plan van J.L.J. Jansen.

Op 16 maart 1880 diende J.L.J. Jansen uit Hillegom het verzoek in een stroomtramweg te mogen aanleggen en exploiteren tussen Haarlem en Leiden. Ook dit plan haalde bakzeil.

Tenslotte 1889 plan van T. Sanders.

Theodorus Sanders heeft er lang op moeten wachten maar zijn geduld werd beloond. Zijn plan werd goedgekeurd en in 1907 begon men met de uitvoering.

PLAN SANDERS

VOOR DE AANLEG van de eerste Haarlemmermeerse spoorlijn is gekozen voor het plan van Theodorus Sanders. Hij was een civiel- en bouwkundig ingenieur uit Amsterdam en had al ervaring in het aanleggen en exploiteren van spoorwegen toen hij in 1889 zijn plannen indiende. Zijn geduld werd beloond toen de overheid hem in 1896 toestemming verleende.

Daarmee was het spoor nog lang niet gerealiseerd. Sanders ging aan de slag met de voorbereiding voor de bouw van de spoorlijnen en legde de nodige contacten. Nadat de samenwerking met de H.IJ.S.M. strandde, richtte Sanders zelf de H.E.S.M. op. Daarmee verplichtte hij zich tot het aanleggen en exploiteren van stoomtramlijnen in Haarlemmermeer en omgeving. Het duurde tot 1907 voordat alle onderhandelingen achter de rug waren en de trajecten vastgesteld. Men kon beginnen met de aanleg.



Plan Sanders

Theodorus Sanders had ervaring opgedaan bij het aanleggen van een net van stoomtramwegen in en om Amsterdam (de tramweg Amsterdam-Sloterdijk). Na tal van ontwerpen voor de Haarlemmermeerspoorlijnen, vroeg Sanders op 8 mei 1889 de noodzakelijke toestemming aan voor de aanleg van een lokaalspoorweg met elektrische tractie van Amsterdam-Zuid via Sloten-Nieuwerkerk en Vijfhuizen naar Haarlem-Zuid. Het antwoord van de minister bleef lang uit. Gelukkig was men bereid de gevraagde concessie - vergunning - te verlenen. Het geduld van Sanders -zeven jaar wachten - werd beloond.

Sanders zocht in eerste instantie de samenwerking met de Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij (H.IJ.S.M.). Dit contact verliep moeizaam. Zowel de regering als Sanders weigerden akkoord te gaan met de voorwaarde van de H.IJ.S.M. over het eindpunt van de lijn. H.IJ.S.M. wilde dit eindpunt van het zuiden van de stad (Amsterdam) verleggen naar het bestaande en meer in het noorden gelegen station van de H.IJ.S.M.. De onderhandelingen werden afgebroken. Sanders besloot op 31 januari 1898 de concessie zelf te aanvaarden. Daarmee verplichtte hij zich tot het aanleggen en exploiteren van stoomtramlijnen in Haarlemmermeer en omgeving. Mits tenminste 2/3 deel van het aanlegkapitaal door subsidies was verkregen! De uitvoering van het plan zou in handen komen van een nieuw op te richten onderneming met Sanders in het bestuur.

Bij Koninklijk Besluit van 22 juni 1898 werd de Hollandsche Electriche Spoorweg Maatschappij (H.E.S.M.) opgericht. De H.E.S.M. stelde twee tracés vast voor stoomtramwegen door Haarlemmermeer. Namelijk een lijn van Amsterdam via Sloten, Hoofddorp en Alkemade naar Leiden en als tweede tracé een lijn van Haarlem via Vijfhuizen, Hoofddorp, Aalsmeer en Uithoorn naar Nieuwersluis. Later werd op initiatief van de regering nog een derde toegevoegd en wel van Amsterdam via Amstelveen, Uithoorn en Aarlanderveen naar Alphen. De H.E.S.M. wendde zich voor subsidie tot de betrokken provincies van Noord-Holland en Zuid-Holland. Tijdens het bespreken van het ontwerp werd op verzoek van de provinciale bestuurders een wijziging in het plan aangebracht. De lijn Haarlem-Nieuwersluis kon geen genade vinden in de ogen van de gedeputeerden. Ook het traject Haarlem-Uithoorn werd geschrapt. Alleen het gedeelte Uithoorn-Nieuwersluis bleef overeind. Wel voegde men de lijn Amstelveen-Aalsmeer toe. De concurrent H.IJ.S.M., waarmee samenwerking in een eerder stadium onmogelijk bleek, bleef wel in beeld. H.IJ.S.M. presenteerde rond 1900 het plan een hoofdspoorweg van Amsterdam naar Leiden aan te leggen. Dit betekende een regelrechte bedreiging voor de lijn Amsterdam-Leiden en de inmiddels uitgewerkte plannen van de H.E.S.M. Op een gegeven moment kocht de H.IJ.S.M. de meerderheid van de niet geplaatste H.E.S.M.-aandelen op van de banken. Dit was een enorme teleurstelling voor Sanders. Het resulteerde in zijn aftreden uit het bestuur van de H.E.S.M.. Als gevolg van al die tijdrovende onderhandelingen kon pas in 1907 met de aanleg worden begonnen.

Het definitieve plan zag er als volgt uit: de lijn Amsterdam-Alphen a/d Rijn met een zijtak naar Aalsmeer bleef ongewijzigd, de verbinding Haarlem-Nieuwersluis werd weer in ere hersteld en de lijn Leiden-Amsterdam werd ingekort tot Hoofddorp-Leiden. Het ontwerp omvatte in zijn geheel ongeveer 125 km spoorweg.



HAARLEMMERMEERSPOORLIJNEN: AANLEG

DE SPOREN doorsneden het hele Haarlemmermeerse land. De polder was in de tijd van de aanleg van het spoornet een tamelijk ontoegankelijk gebied. Het was deels een modderig land met vele vaarten, sloten en tochten en deels agrarisch land.

De vele grondverzakkingen en verschuivingen in de zachte ondergrond hebben bij de aanleg van het spoor voor veel extra werk gezorgd. Behalve meer dan 100 kilometer spoordijk, moesten ook vele zogeheten kunstwerken (van draaibruggen tot vaste bruggen) worden aangelegd. Dat was ook toen niet goedkoop! Ook waren stationsgebouwen, remises en haltegebouwen noodzakelijk alsmede woningen voor de wachters van de spoorlijnen.



Haarlemmermeerspoorlijnen: aanleg

Toen in 1907 het voorbereidende werk was voltooid, kon men eindelijk beginnen met de eerste werkzaamheden. Het aanleggen van de spoorlijnen door het Haarlemmermeerse polderlandschap was niet gemakkelijk. Het land werd op talloze plaatsen onderbroken door waterwegen, als vaarten, sloten en tochten. Bovendien zorgden de slappe ondergrond, de grondverzakkingen en de verschuivingen voor veel extra werk. Niet alleen voor de ingenieurs, maar vooral voor de arbeiders, ook wel polderwerkers of zandhazen genoemd.

Men moest vele kostbare kunstwerken zoals bruggen en viaducten aanleggen. Dit drukte op het budget. In totaal kwamen er 22 draaibruggen en 108 vaste bruggen. De grootste was de brug over de Ringvaart bij Aalsmeer. Het was een draaibare brug uit één stuk met een lengte van 38 meter, verlengd met een vaste brug van 55 meter.

Langs de Haarlemmermeerspoorlijnen werd een grote verscheidenheid aan stationsgebouwen, emplacementen met remises, haltegebouwen en wachterswoningen gebouwd. Het verschil tussen een station en een haltegebouw was dat eerstgenoemde voorzien was van bediende seinen en wissels en faciliteiten voor reizigers. Een halte was enkel op het in- en uitstappen van reizigers ingericht.

In Aalsmeer, Amsterdam (Haarlemmermeerstation) en Leiden (Heerensingel) verrezen grote stationsgebouwen. Hoofddorp, Vijfhuizen en Vinkeveen moesten het met een eenvoudiger haltegebouw doen.

De wachterswoningen werden tussen het spoor en de weg gebouwd, zowel bij bruggen als bij kruisingen. Ook in die dagen had men veiligheid hoog in het vaandel. Het was daarom vanzelfsprekend dat de wachter als bewaker van een overweg bij de sporen woonde zodat hij spoorlags ter plekke was. Combinaties waren er ook. Zo waren er drie typen haltes langs de sporen. Soms in verbinding met een brugwachters- of arbeiderswoning. Aalsmeer, Hoofddorp en Leiden-Heerensingel kregen behalve een station ook loodsen voor de locomotieven. De emplacementen in deze drie plaatsen waren belangrijke knooppunten.

Station Hoofddorp was het eindpunt van de lijn vanuit Leiden. Station Aalsmeer was een kopstation met voor elk van de drie samenkomende richtingen (Haarlem, Amsterdam en Uithoorn) een afzonderlijk omrijdspoor. Station Uithoorn was een kruispunt van de lijnen Amsterdam-Alphen en Aalsmeer-Nieuwersluis. De drie emplacementen bezaten een voor de stoomtrein belangrijke remise met watervoorziening.



HAARLEMMERMEERSPOORLIJNEN: OPENING

IN 1912 WAS HET ZO VER!

Na 7 jaar wachten, 11 jaar onderhandelen en nog eens 5 jaar bouwen, werden de eerste twee Haarlemmermeerspoorlijnen feestelijk geopend op de stations Vijfhuizen en Hoofddorp. Geduld was een schone zaak!

Op 2 augustus 1912 reisde een voornaam gezelschap, waaronder commissarissen van de Koningin van Noord- en Zuid-Holland, in de feesttrein van Haarlem naar Hoofddorp.

Men was blij. Er werd in beide dorpen veel zorg en aandacht besteed aan deze heuglijke gebeurtenis. Talloze lokale middenstanders, verenigingen en inwoners droegen een steentje bij aan de festiviteiten.

Tijdens een van de redevoeringen werd de hoop uitgesproken dat de spoorweg zou mogen brengen wat daarvan werd verwacht: bevordering van de afzet van landbouwproducten, opening van nieuwe wegen en welvaart en ontwikkeling op elk gebied.



Haarlemmermeerspoorlijnen: opening

Op 2 augustus 1912 was de officiële en feestelijke opening van de eerste twee Haarlemmermeerspoorlijnen. De spoorlijnen waren eindelijk gerealiseerd op basis van het plan van Sanders, meer dan 20 jaar nadat het door hem was bedacht. De opening werd op uitbundige wijze gevierd.

Om zeven minuten over elf was het zover. De door de Aalsmeerse Snijbloemen Exporteurs Vereniging versierde feesttrein vertrok uit Haarlem en kwam aan in Hoofddorp. Er steeg een vrolijk gejubel op toen de trein Hoofddorp binstoomde. De mensen waren massaal aanwezig om getuige te zijn van deze gebeurtenis. Op het perron van het station stonden vele hoogwaardigheidsbekleders. De locomotief stopte onder een decoratieve erepoort. De muzikale omlijsting werd verzorgd door het fanfarekorps Excelsior.

Op de poort viel te lezen:
*Nooit gedacht,
Maar niet verzwegen;
Lang gewacht
En toch verkregen.*

*Met vreugde stichten wij deez' poort
Bij 't openen van de spoor,
En brengen onze hulde en dank
Aan aller werk er voor.*

De reizigers verlieten de trein en begaven zich naar het perron, waar de leden van de gymnastiek- en schermvereniging een welkomstlied zongen. Ter gelegenheid van deze eerste officiële rit per Haarlemmermeerspoorlijn, werden op het Concoursterrein allerlei wedstrijden gehouden. Onder bazuïngeschal vanaf de toren van het raadhuis liepen de genodigden naar hotel 'De Landbouw'. Daar werden zij ontvangen door Burgemeester Slob en de wethouders. Later op de dag was er ook een lunch in een feestelijk versierde zaal in 'De Beurs'. Er was muziek op de markt en een heuse openlucht bioscoop. In de avond was Hoofddorp feestelijk verlicht met vetpotjes. Het geheel werd besloten met vuurwerk. De feesttrein vervolgde het traject vanaf Hoofddorp via Aalsmeer, weer terug naar Hoofddorp en uiteindelijk naar Leiden.

Ook in Vijfhuizen was het feest. De woningen in het polderdorp waren met vlaggen versierd. De inwoners van Vijfhuizen waren uitgelopen om de eerste trein met eigen ogen te aanschouwen.

In Aalsmeer vierde men zelfs twee volle dagen feest. De gondelvaart waaraan vele tuinders met fraai versierde en verlichte schuiten deelnamen, was een van de hoogtepunten.

