

Hoorn 1884. Het geloof dat de nieuwe spoorlijn het dode stadje aan de Zuiderzee weer tot leven zal brengen, is algemeen. In 1984 lijkt dat geloof wat al te optimistisch te zijn geweest. Het economisch herstel was te danken aan andere factoren. Verbetering van de infrastructuur om in het jargon van de moderne plannenmakers te spreken was alleen niet voldoende. Het is een gedachte die kan opkomen na een bezoek aan de tentoonstelling „Honderd jaar sporen naar Hoorn” in het Westfries Museum.

Als je voor de opgave gesteld wordt een tentoonstelling te organiseren ter gelegenheid van de honderdste verjaardag van een spoorverbinding met Hoorn, kun je van verschillende ideeën uitgaan, waarvan de hierboven genoemde er een zou kunnen zijn. Hieronder een paar van de ideeën die uitgangspunt waren voor de spoorwegtentoonstelling. Aan de lezer en bezoeker wordt overgelaten na te gaan, of de organisatoren in hun opzet geslaagd zijn.

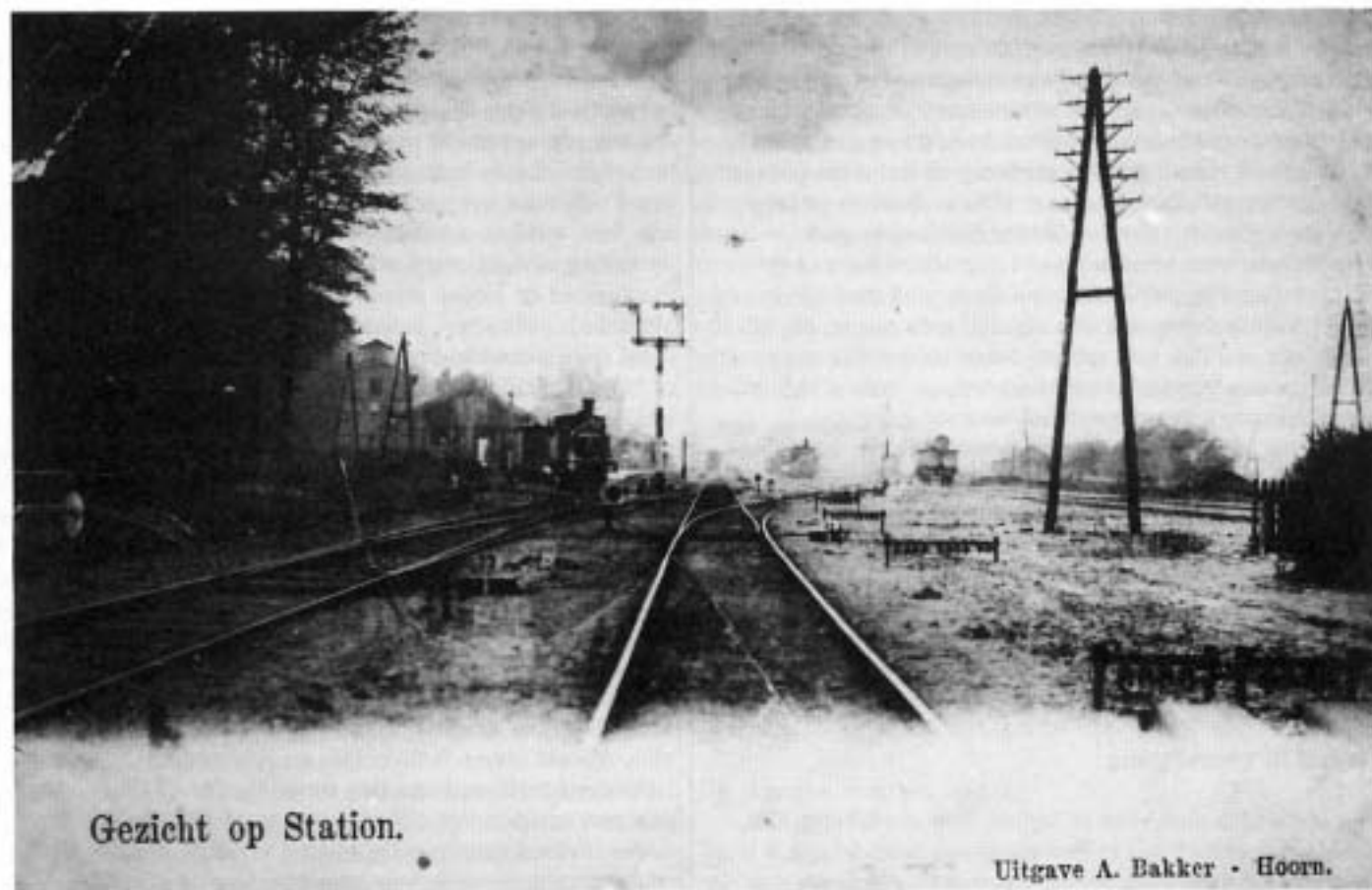
Plannen

De wens naar een goede spoorverbinding met Amsterdam is in Hoorn altijd zeer sterk geweest. Al in een vroeg stadium begon men soms zeer fantasierijke plannen te maken. Dat was in 1860, het jaar waarin de Nederlandse staat door middel van een spoorwegwet ingrijpt in het tot dan toe volgens goed liberale principes zonder veel overheidsbemoeienis werkende Nederlandse spoorwegwezen. De achterstand van Nederland op spoorweggebied tegenover het buitenland was echter te groot geworden. Er is veel tegenstand tegen dit ingrijpen vanuit Den Haag. In de eerste plaats, omdat men meende, dat de staat zich niet met het bedrijfsleven had te bemoeien. Daarnaast, omdat allerlei gewestelijke belangengroepen kibbelden over het tracé van de aan te

leggen lijnen. Hoe een spoorlijn ook liep, er bleven altijd bepaalde streken minder goed bereikbaar. Maar van de noodzaak van de uitbreiding van het spoorwegnet was op een enkele verstokte conservatief na iedereen overtuigd. Spoorlijnen werden terecht als een stimulering van het economische leven gezien, de begrippen landschapsbederf en milieuvuiling bestonden nog niet.

Regionale belangen stonden dus tegenover de ideeën van de regering, die in de eerste plaats denkt aan de verbetering van de infrastructuur van het gehele land. De Staten van Noord-Holland bijvoorbeeld vragen de voorgestelde verbinding van Amsterdam met de noordelijke provincies niet via Amersfoort en Zwolle te laten lopen, maar via Hoorn, Enkhuizen en Stavoren. De gemeente Hoorn pleit op aandringen van Pieter Opperdoes, gemeenteraadslid en lid van Provinciale Staten,

Het Hoornse stationsemplacement met een trein vertrekkende in de richting Enkhuizen, ca. 1905



Gezicht op Station.

Uitgave A. Bakker - Hoorn.