

voor de aanleg van de lijn Amsterdam-Nieuwediep (Den Helder) via Hoorn en niet via Alkmaar. Als de regering duidelijk blijkt geeft niets voor deze plannen te voelen, vormt zich een comité van notabelen uit Noord-Holland en Friesland, dat als compromis een verbinding van Alkmaar met Friesland via Hoorn en Enkhuizen voorstelt. Dat is het comité Wouda, genoemd naar de belangrijkste figuur, burgemeester van Sneek. Verder zaten er een paar Hoornse prominenten in zoals, hoe kon het ook anders, Opperdoes Alewijn, Dirk van Akerlaken, president van de arrondissementsrechtbank en een zekere Linse, civiel ingenieur. Ook tegenover deze plannen stelde Den Haag zich nogal terughoudend op. Het zou vooral in de winter bij ijsgang moeilijk zijn het veer tussen Enkhuizen en Stavoren volgens het strakke tijdschema van de spoorwegen te laten varen, terwijl het uitdiepen van de haven van Enkhuizen een geldverslindende affaire zou worden. Het comité stond toch al niet sterk, doordat verschillende leden met alternatieve plannen rondliepen. Opperdoes Alewijn wilde beslist een rechtstreekse verbinding van Hoorn met Amsterdam via Broek in Waterland en Monnickendam, terwijl enkele anderen zoals Cohen Stuart, procureur te Alkmaar, dreigden uit het comité te stappen, als de lijn naar Hoorn niet bij Zaandam op de lijn Amsterdam-Nieuwediep zou aansluiten. Een compromis oplossing werd gevonden door de bouw van de lijn zelf te financieren, waardoor men minder afhankelijk werd van de staat en door een andere, goedkopere veerhaven aan te leggen bij de Veen ten noorden van Enkhuizen. De hele zaak ging uiteindelijk toch niet door, doordat de voornaamste geldschieter, de Algemeene Maatschappij van Handel en Nijverheid door de internationale crisis van 1866 zich gedwongen zag van medewerking af te zien.

### **Het comité Bloem en de realisering**

De enorme plannenmakerij in de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw is een symptoom van de opleving van de Nederlandse economie. Nauwelijks was het ene comité verdwenen of er verscheen een ander. Het nieuwe comité met bijna dezelfde namen, onder leiding van een zekere A. Bloem uit Hoorn grijpt eerst terug op het oude plan van een lijn van Zaandam naar Hoorn, maar even later zien we de variant Hoorn-Medemblik-Hindeloopen verschijnen. Veel nieuwe ideeën zijn afkomstig van de fantasierijke Opperdoes Alewijn. Deze ging met zijn geloof in het technisch kunnen van zijn tijd zelfs zover, dat hij dacht aan een dijk met spoorlijn van Medemblik naar Wieringen en vandaar naar Hindeloopen. Aan al de plannenmakerij kwam een eind toen de staat bij Koninklijk Besluit in 1875 bepaalde, dat er ten lange leste toch een verbinding van Amsterdam met Leeuwarden zou komen via Zaandam, Hoorn, Enkhuizen en Stavoren. Volgens de goed liberale beginselen waarmee ons staatsbestel in die dagen was doortrokken zou de staat de lijn aanleggen, maar de exploitatie, de uitvoering van de treindienst dus, daarna in handen geven van een particulier, namelijk de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HSM).

### **Geloof in vooruitgang**

Het is moeilijk zich voor te stellen, hoe sterk het geloof was in de opbloei van Hoorn als gevolg van de komst van de trein. De gemeente neemt maatregelen ten bate van de

verwachte toename van het handelsverkeer. In 1880 worden het Waaitje, een deel van de singelgracht en van de Turfhaven gedempt om een betere verbinding te verkrijgen tussen centrum en toekomstig station. Het gedempte Waaitje wordt tot veemarkt bestemd en aan de noordzijde van het station komt een enorme losplaats voor vee. De komst van de eerste trein op dinsdag 20 mei 1884 is aanleiding voor drie dagen feest. Op de avond van de negentiende was er al een diner van zestien gangen voor genodigden. Daarna volgden een gymnastiekuitvoering, een optocht van gymnastiekverenigingen uit heel Noord-Holland, een reünie met concert en bal voor de betere kringen, een harddraverij op de Turfhaven, terwijl het geheel besloten werd op de laatste dag door een groot, schitterend vuurwerk, waarvan een der belangrijkste stukken een rijdende locomotief was.

### **Opbloei en verval**

Wat is er van al die hooggespannen verwachtingen terecht gekomen? Vooropgesteld moet worden, dat die verwachtingen ten aanzien van de spoorlijn in Den Haag duidelijk minder hoog gespannen waren dan in West-Friesland. Voorlopig werd voor dit zijlijntje enkel spoor voldoende geacht en daar bleef het bij tot in onze eigen tijd. En dat terwijl Amsterdam-Nieuwediep al dubbelsporig was vanaf de aanleg en Hoorn-Alkmaar al vanaf 1898.

Door de voorstanders van de lijn waren twee argumenten gebruikt om de aanleg ervan te bepleiten. De lijn zou een kortere verbinding met Friesland leveren dan de bestaande via Amersfoort en Zwolle en het dichtbevolkte Westfriesse platteland stond garant voor een hoog aanbod van reizigers, vee en vracht. Het eerste argument is niet sterk. De zwakke schakel vormde de bootverbinding Enkhuizen-Stavoren. Een boot gaat nu eenmaal heel wat minder snel dan een trein en de nieuwe variant leverde dus niet zoveel tijdswinst. De meeste reizigers dachten er net zo over. De twee of drie veerdiensten per dag konden het aanbod gemakkelijk verwerken.

Het tweede argument overtuigt meer. Daarbij moeten we bedenken, dat de trein op het eind van de negentiende eeuw ook voor het verkeer op korte afstand bij gebrek aan fiets, auto en autobus een belangrijke functie had. Bij de aanleg was daarmee ook rekening gehouden. Tussen Purmerend en Hoorn waren vijf stopplaatsen: Kwadijk, Middellie, Oosthuizen, Schardam en Avenhorn. Dat betekende gemiddeld op iedere drie kilometer een station of halte. De cijfers van het reizigers- en vrachtaanbod van het station Hoorn stijgen gedurende de eerste veertig jaar voortdurend, waarbij vooral de positieve invloed van de aanleg van de verschillende locale spoor- en tramlijnen rondom Hoorn goed merkbaar is.

Maar rond 1925 zet de teruggang in. Op dat moment wordt de bus een gevaarlijke concurrent. Busvervoer vroeg minder investeringskosten, was dus goedkoper en ook waren veel meer plaatsen per bus bereikbaar. De eerste reactie van de HSM, die praktisch het gehele trein- en tramnet rondom Hoorn exploiteerde, was een verhoging van de service. Het aantal treintritten bijvoorbeeld tussen Amsterdam en Hoorn werd in beide richtingen verhoogd van tien tot vijftien per dag. Er volgt dan een kortstondige opleving, maar na 1930 gaat ook onder invloed van de economische crisis de lijn van het reizigersaanbod sterk naar beneden. Dan worden de