



*De omgeving van het Hoornse station gezien vanaf de watertoren aan het Keern in de vroege 20e eeuw*

minder rendabele lijnen Wognum-Schagen, Hoorn-Medemblik en Hoorn-Venhuizen-Enkhuizen stilgelegd. Bovendien worden alle stations tussen Hoorn en Purmerend gesloten, zij het, dat er een bescheiden vorm van goederenverkeer mogelijk blijft. Protesten in de vorm van ingezonden stukken, bezwaarschriften en comité's tot behoud kwamen er natuurlijk wel, maar ze konden de opmars van bus, fiets en vrachtauto en in een later stadium van de privé-auto in het lokale verkeer niet tegenhouden. De heropleving van het treinverkeer in de oorlogsjaren was slechts tijdelijk en betekende geen terugkeer tot oudere middelen van vervoer. Een noodmaatregel afgedwongen door gebrek aan brandstof.

### **Dieptepunt en herstel**

Het dieptepunt van het spoorwegvervoer in West-Friesland ligt tussen 1955 en 1970. In de eerste jaren na de oorlog profiteerden de Nederlandse Spoorwegen nog van de in de oorlog geschapen situatie, waarbij de auto de vraag naar vervoer niet kon opvangen. Daarin kwam in de vijftiger jaren verandering. De vooroorlogse neergaande lijn zette zich voort. Bij de directie van de NS in Utrecht werd er ernstig over gedacht ook de verbinding Alkmaar-Hoorn te laten vervallen. Gelukkig kwam het niet zover al waren het in de laatste dagen van het stoomtijdperk nog maar miezerige treintjes: Een locomotief met een personenrijtuig dat maar amper gevuld was en een bagagewagen. Het herstel zette in aan het begin van de zeventiger jaren. Toen Hoorn en Purmerend tot overloopgemeentes werden verheven voor een naar woonruimte zoekende Amsterdamse bevolking. Een alerte NS reageerde snel op

het weer toenemende reizigersaanbod. De verbinding van Hoorn met de hoofdstad werd sneller, comfortabeler en meer frequent. De stoomlocomotief had al rond het midden van de vijftiger jaren plaats moeten maken voor de knorrende en ook niet altijd reukloze diesels, die in 1974 weer werden opgevolgd door het elektrische materieel. De frequentie werd opgevoerd van een trein per uur, of zelfs per twee uur, tot een half uur dienst. Ingenieuze organisatiedeskundigen wisten daar zelfs op de spitsuren nog een trein tussen te wurmen, zij het niet altijd geheel vlekkeloos. Wie weet volgens welke strakke dienstregeling er gereden wordt, moet niet teveel mopperen, maar er zich eerder over verwonderen dat het niet vaker uit de hand liep. Het was al met al niet voldoende. Al snel kon de trein niet meer aan de snel gestegen behoefte aan openbaar vervoer voldoen. De treinstellen werden langer gemaakt tot ze nog maar amper in de stations pasten. Reizigers werden in treinen geperst volgens methoden die al bedenkelijk aan Japanse toestanden begonnen te herinneren.\*) Daarna volgde het besluit eindelijk na honderd jaar de spoorbaan te verdubbelen. De uitvoering ervan met de fel oplaaierende discussie over de plaats van het nieuwe spoor hoort nog zo zeer tot het jongste verleden dat een uitvoerige behandeling ervan achterwege kan blijven. We zijn weer op het uitgangspunt teruggekeerd. De treinverbinding van Hoorn met de hoofdstad wordt nu weer even noodzakelijk geacht als voor honderd jaar.

### **De mensen van het spoor**

Typisch is, dat bij al die discussies over wel of geen spoor, sluiting van stations in de dertiger jaren, opheffing