



*Administratief personeel van het station Hoorn, 6 okt. 1920.*

*Eerste rij v.l.n.r.: onbekende, Piet Brandenburg, II. klerk, v. Dijk, klerk, later stationschef Hoorn.*

*Tweede rij v.l.n.r.: Greta Muller, II. klerk, Nelly Bos, II. klerk, J. W. Sperna Weiland, stationschef, Anna Brands, klerk, onbekende, II. klerk.*

*Achterste rij v.l.n.r.: Jan Reek, kaartjes controleur, 3 onbekenden, Bernard Kloosterboer, assistent buitendienst, A. van Ulsen, commies vrachtgoed, de commiezen Hoordank, Arie Smit en Jaap Veen, onbekende, de kaartjescontroleur Verlaat*

van lijnen en dit soort zaken zo weinig wordt gesproken over de mensen achter dit bedrijf. Het was en is nog steeds vanzelfsprekend dat de treinen op tijd rijden. Dat het ook wel anders kan bewezen de stiptheidsacties van herfst 1983. Een bedrijf waarin de factor tijd een zo allesoverheersende rol speelt, kan alleen goed functioneren als er een grote discipline heerst. In het verleden meende men die discipline alleen maar te kunnen handhaven als duidelijk werd aangegeven, wie meerdere en wie ondergeschikte was. Er ontstaat in zekere mate een „bevel is bevel” situatie. Niet helemaal, natuurlijk. Het rijden met een sneltrein van Amsterdam naar Groningen vereist een hoeveelheid inzicht en verantwoordelijkheidsgevoel die zich met een dergelijke situatie niet laat verenigen. Maar toch, de discipline was er. De oude heer Perwitz, Oud Hoorn-lid en zoon en kleinzoon van een spoorwegman vertelde me, dat zijn grootvader van de marine bij het spoor terecht kwam. Bij beide organisaties gaf men de voorkeur aan mensen die wisten te gehoorzamen.

Hoog en laag waren duidelijk aangegeven in uniformering, huisvesting en salariëring. De stationschef woonde boven het station aan de voorkant, de onderstationschef aan de achterkant en de gewone wegwerkers in de kleine huisjes aan het ABC. Dezelfde wegwerker werd per dag of per week betaald, de stationschef had een maandsalaris. Een baanwerker die twee kersen uit een mandje pakte op het station werd op staande voet ontslagen.

Toen het de spoorwegen in de twintiger jaren slechter ging werd het personeel tot 20% op zijn salaris gekort zonder dat er uitgebreide protestacties op volgden. Het zijn zaken die ook in hun tijd gezien moeten worden, maar die toch proberen duidelijk te maken dat de aard van het bedrijf een aparte arbeidssituatie meebracht. Begrijpelijk is ook, dat in de begintijd de gedachte overheerste dat de machine belangrijker was dan de mens die hem bediende. Machinisten stonden zonder enige beschutting op hun locomotief. Machinistenhuizen waren niet gewenst, omdat ze de luchtweerstand vergroten en daardoor de snelheid nadelig beïnvloedden. In 1884 was het inzicht in dit opzicht gelukkig enigszins gewijzigd, maar nog steeds deden machinisten staande hun werk, want een zittende machinist was volgens de heersende mening minder oplettend. Ook moest elke locomotief door dezelfde ploeg bereden worden, want dan leerden de mensen hun machine beter kennen. Op het traject Amsterdam-Hoorn reden in 1884 de locomotieven regelmatig zestien uur per dag en de werktijden van het personeel op die machines waren daaraan gelijk. Overigens moet wel opgemerkt worden dat daarbij lange wachttijden voorkwamen, waarin het echter het nodige onderhoud aan de machine verricht moest worden. De situatie is uiteraard veranderd. Er was een spoorwegstaking van 1903 — die overigens niet om verbetering van arbeidsvoorwaarden werd uitgevochten — en een vakbeweging die vooral na het „revolutiejaar” 1918 sterk werd. Een vakbeweging die natuurlijk volgens