

goed Nederlands gebruik in het begin was opgedeeld in een socialistische, een rooms-katholieke en een protestants-christelijke zuil.

Iets is er nog blijven bestaan van de oude situatie. Het is verwonderlijk, niet dat we in Nederland mopperen, wanneer de trein twee minuten over tijd is, maar dat deze vorm van kritiek serieus wordt genomen door de spoorwegen. Er worden geen foto's meer genomen van jubilerende meesters, zoals de machinisten in de spoortaal heten, bij hun versierde loc, maar wel proberen die meesters hun trein een tikje harder te laten rijden dan is voorgeschreven om de verloren gegane tijd in te halen. Is dat vooruitgang? Het is maar, hoe je het bekijkt. Misschien is die vooruitgang er pas, als we ons niet meer zo druk maken om die paar verloren minuten.

Het Hoornse station

Als het Hoornse station er komt, even na 1880, is de fase van de grote uitbreiding van het Nederlandse spoorwegnet net achter de rug. Na dat jaar komen er nog slechts kleinere, minder belangrijk geachte lijnen bij. De concurrentie die de grote maatschappijen als HSM en Staatsspoor met elkaar blijven voeren, vindt niet meer plaats door het aanleggen van nieuwe verbindingen, maar door het verlenen van meer service. Treinen worden comfortabeler, stations groter en meer representatief. Ook de kleinere stations krijgen behoorlijke wachtkamers voor de eerste, tweede en derde klasse — onderscheid moet er tenslotte zijn — en vaak restaurants. De oude stations waren vrij eenvoudig in klassieke stijl opgetrokken. Er bestond een indeling in klassen afhankelijk van de betreffende plaats, elk met een vast type. Pilasters, een rechte kroonlijst, de gevel met een driehoekig fronton, de vensters met een halfronde bovenzijde, soms in de vorm van een cirkelsegment en bijna zonder uitzondering gepleisterd. Een goed, zij het enigszins vertrouwd voorbeeld is het in 1865 gebouwde station van Alkmaar. De nieuwe richting die rond 1880 inzet en behoefte heeft aan een rijker uiterlijk kiest als inspiratie de renaissance. De eerste voorbeelden van deze bouwstijl zijn de stations van Tiel, Hoorn, Sneek en Gorinchem.

Hier komen ook weer de klassieke bouwvormen terug, maar nu met veel meer ornamenten, terwijl de muren worden opgetrokken in een afwisseling van rode baksteen en speklagen van lichte natuursteen. Hier en daar komen we ook weer elementen uit de gothiek tegen als bij een zij-ingang van het station Oosthuizen. Als vroeg en vrij gaaf bewaard gebleven voorbeeld van deze neo-renaissance in de Nederlandse stationsbouw is het station van Hoorn op de lijst van beschermde monumenten geplaatst.

Conclusie

Het is moeilijk aan deze losse ideeën die geleid hebben tot de tentoonstelling „Honderd jaar sporen naar Hoorn” in het Westfries Museum een algemene conclusie te verbinden. De tentoonstelling speelt in op de nostalgie naar de kinderjaren van de industriële revolutie in Nederland, zonder deze voorbij te willen verheerlijken. Het is een uitzicht op het verleden, die ook niet geheel vrij is van eigentijdse vooroordelen, wij weten het. Maar een klein stukje romantiek meenden we er wel te mogen bijmengen. In het midden van de vijftiger jaren verdwenen de stoomlocs van het Hoornse station, maar ze keerden er twintig jaar later al weer terug op het museumlijntje naar Medemblik. De toerist van nu verruult de steriele, gladder snelheid van het moderne vervoer graag voor een ogenblik tegen het gehobbel, de damp en roet van de puffertjes naar Medemblik. Wat ons van onze voorouders van honderd jaar geleden scheidt is niet de voorliefde voor snellere vervoermiddelen, maar wel de neiging de voor ons achterliggende zaken te bewaren en te bewonderen. Een vorm van decadentie? Misschien wel. Voor wie dat gevoel voor de verleden tijd ook heeft, is er de tentoonstelling in het Westfries Museum en de stoomtram naar Medemblik. Voor de anderen de intercity en de snelle sportwagen.

*) De Japanse spoorwegen kennen een systeem waar speciaal daarvoor aangestelde krachten tijdens de spitsuren zoveel mogelijk mensen letterlijk in de trein te persen.

Facsimile-kaart van Blaeu

Stichting Stadsplan Hoorn Anno 1650 biedt u een fraai ingelijste facsimile (kleurendruk) aan van de vogelvluchtk kaart van Hoorn (67 x 48 cm) van J. Blaeu uit 1649 voor de eveneens zeer fraaie prijs van f 125,—. Deze kan besteld worden bij J. Buiten, tel. 02290 - 3 11 28. U kunt ook een bezoek brengen aan de stand op de Oud-Hollandse markt in Hoorn, die op 20 juni a.s. wederom van start gaat en waar naast verschillende andere produkten zoals de bekende Blaeu-wijn het ingelijste stadsplan voor u klaar ligt. Daar wordt u door de Stichting nog weer de gelegenheid geboden één of meerdere panden te pachten, die zich op de maquette bevinden. Een unieke oorkonde vervaardigd door calligraaf Joop Willems zal u ten deel vallen. De inkomsten zijn ten bate van de voltooiing van de maquette met klank- en lichtspel.

HAAST U... er zijn nog enkele stuks beschikbaar. Een exemplaar van dit facsimile stadsplan kunt u vanaf heden bij de VVV bezichtigen.

