

Spoorwegen en stations

Inhoudsopgave

| | | |
|-----|---|----|
| 1 | Spoorwegen | 1 |
| 1.1 | Algemeen..... | 1 |
| 1.2 | Hollandse Ijzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM) | 2 |
| 2 | Stations..... | 3 |
| 2.1 | Station Haarlem I (1839-1842) | 3 |
| 2.2 | Station Haarlem II (1842-1867) | 4 |
| 2.3 | Station Haarlem III (1867-1908) | 8 |
| 2.4 | Station Haarlem IV (1908-heden)..... | 12 |
| 3 | Bibliografie uitgebreid | 17 |

1 Spoorwegen

1.1 Algemeen

Waarom de onderwerpen Spoorwegen, Stations, Stationsplein en Beijnes zo vlak bij elkaar ? Deze vier onderwerpen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Waarom hier een lang verhaal erover? Deze onderwerpen hebben het aanzien van de Nieuwstad zeer bepaald en waren uitermate belangrijk voor de ontwikkeling van Haarlem in zijn geheel. De eerste spoorlijn eindigde hier, zeker 100 jaar lang was Haarlem een spoorwegstad, passend in het rijtje Zwolle, Tilburg en Utrecht, hier was de eerste Spoorwegwerkplaats, hier lag 40 jaar lang het grootste locomotievendepot van de HIJSM, hier lag de eerste lokaalspoorweg (naar Zandvoort). Lange tijd waren de spoorwegen de grootste werkgever in Haarlem. Tussen 1900 en 1950 was 20% van de arbeidsbevolking in de spoorwegindustrie of daarmee samenhangende bedrijven werkzaam.

In principe is dit een uitermate uitgebreid onderwerp. Zie ook de omvang van bibliografie (Giffen, 2007), dat overigens een fantastisch boek is over de spoorwegen in en om Haarlem. Dit onderwerp bestaat uit de volgende hoofdelementen:

- De spoorwegmaatschappij HIJSM
- Het personenvervoer/personenstation en Stationsplein
- Het goederenvervoer/goederenstation
- De Centrale Werkplaats
- Het Locomotievendepot
- De spoorwegfabriek Beijnes met bijbehorende onderaannemers en leveranciers
- De Seinwerkplaats
- De Bovenleidingenwerkplaats

- Indirect: het bijbehorende forse deel van de arbeiders in Haarlem moest ook gehuisvest, gekleed en gevoed worden et cetera. Dit had ook de nodige invloed

Aangezien dit alles bij elkaar veel te veel wordt en het meeste in bibliografie (Giffen, 2007) uitstekend toegelicht wordt, wil ik mij in dit stuk beperken tot een korte schets van de Spoorwegmaatschappij HIJSM en het personenvervoer met de diverse stations. Het Stationsplein en trein- en tramfabriek Beijnes worden in aparte vlakbij gelegen pinnen/blokken behandeld.

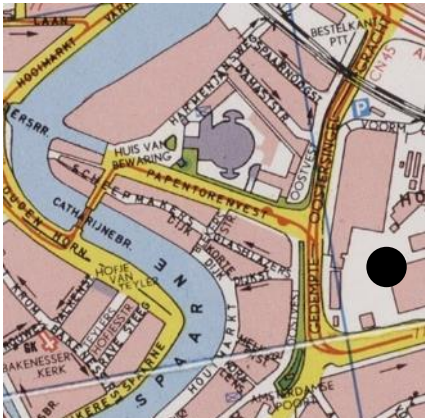
1.2 Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM)

Al vanaf 1831 probeerde men in Nederland spoorwegen van de grond te krijgen. Men voelde hier niet veel voor, omdat het toenmalige systeem van trekvaarten en diligences toch prima voldeed! Toen België na de afscheiding in 1835 begon met de aanleg van een spoorlijn van Antwerpen naar Duitsland (de IJzeren Rijn) ging men in Nederland "om", omdat men dat zag als een bedreiging van de eigen doorvoer van goederen van de zeehavens naar Duitsland.

Toch had de oprichting van de Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM) in 1837 de nodige voeten in de aarde en moest Koning Willem I persoonlijk ingrijpen om de oprichting mogelijk te maken. Toch heeft de HIJSM ook nog een regionaal tintje. De familie Borski, veelal residerend op Elswout in Overveen, had in 1837 al aandelen in de HIJSM, terwijl de meeste Nederlanders daar hun neus voor ophaalden. Diverse leden van deze familie bekleedden functies in de directie van de HIJSM. In eerste instantie richtte deze maatschappij zich op de aanleg van een personenlijn Amsterdam-Haarlem-Leiden-Den Haag-Delft-Schiedam-Rotterdam. Het traject Amsterdam-Haarlem werd als proeftraject aangelegd. In 1840 werd toestemming verleend voor het verlengen van de lijn richting Leiden. Pas in 1847 was het gehele traject voltooid. Het traject Amsterdam-Rotterdam bleek een groot succes en leverde veel winst op. Geleidelijk aan verdwenen hierdoor de trekschuiten en de diligences uit Holland. Ook maatschappelijk betekenden de spoorwegen een doorbraak. Voor de aanleg ervan was het reizen eigenlijk alleen weggelegd voor welgestelde personen en door de spoorwegen kon de "gewone man" ook op reis. Pas na 1860 kon de HIJSM zijn vleugels echt uitslaan en groeide het spoornet explosief. In 1906 werkten bijna 12.000 mensen bij de HIJSM! De gehele organisatie was sterk op militaire leest geschoeid. Er was de nodige concurrentie met andere spoorwegmaatschappijen. Daar kwam verandering in door de eerste wereldoorlog. Nederland was dan weliswaar neutraal, maar er was een grote schaarste aan allerlei grondstoffen en kolen bijvoorbeeld waren lastig te bekomen. Tijdens de mobilisatie van 1914 kwamen alle particuliere spoorwegmaatschappijen onder het gezag van de Land- en Zeemacht te staan. Deze voerde een verregaande rationalisatie uit en werd het spoorwegverkeer fors ingekrompen. In 1916 werd er een belangengemeenschap opgericht, waarin de HIJSM en het Staatsspoor deelnamen. In 1920 verhuisde de HIJSM zijn hoofdzetel van Amsterdam naar Utrecht. In 1937 werden de Nederlandse Spoorwegen opgericht en in 1938 werd de HIJSM geliquideerd en ging volledig op in de NS. Alhoewel het gehele Haarlemse emplacement met bijbehorende stationsgebouwen en loodsen en werkplaatsen door de HIJSM gerealiseerd is, kan men de HIJSM als zodanig alleen nog maar herkennen aan zijn initialen boven de hoofdingang van station Haarlem.

2 Stations

2.1 Station Haarlem I (1839-1842)



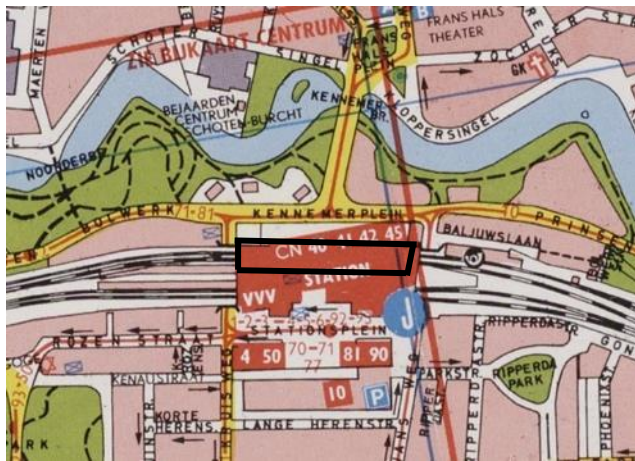
Locatie: even ten noordoosten van de Amsterdamse Poort

Station Haarlem I : Al in 1835 werd de stad Haarlem benaderd voor de aanleg van de proefspoorweg Amsterdam-Haarlem. Toen was al duidelijk, dat de lijn naar Rotterdam doorgetrokken zou worden. Na de nodige bezwaren wilde Haarlem uiteindelijk toch wel meewerken. Waar gingen die bezwaren o.a. over:

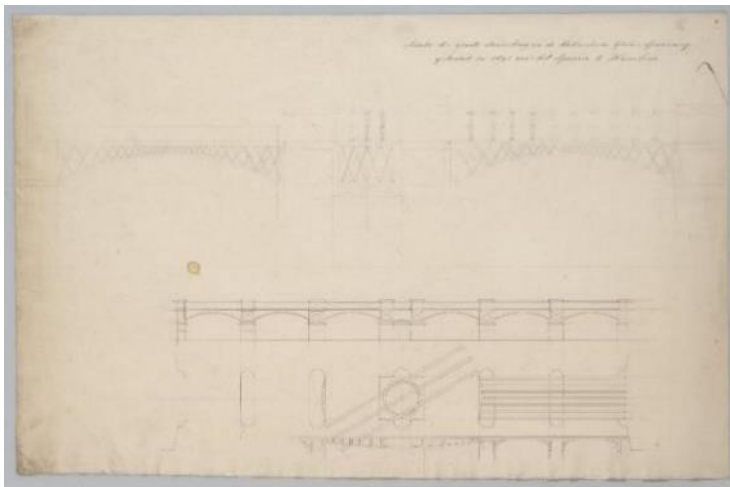
- In die tijd was er nog geen gemeentewet en was Haarlem nog een zelfstandige eenheid. Essentieel in die tijd was het innen van poortgeld, zeg maar gemeentelijke belastingen voor reizigers en goederen. De HIJSM moest dat allemaal maar op eigen kosten regelen.
- Alle spoorbruggen moesten goed verlicht en afsluitbaar zijn
- De Spaarnebrug moest altijd voor de scheepvaart open blijven staan en mocht alleen dicht voor de passage van een trein
- Ook moest de HIJSM als het vervoer per trekschuit hierdoor ophield te bestaan zorgen voor gratis vervoer van "behoeftegen", die van gemeentewege naar hun woonplek vervoerd moesten worden

In 1839 kwam de spoorlijn tussen Amsterdam en Haarlem gereed. Een paar 100 m ten noordoosten van de Amsterdamse Poort, aan de huidige Oude Weg, ongeveer bij de huidige ingang van Nedtrain, kreeg Haarlem zijn eerste station. Omdat van meet af aan duidelijk was, dat dit een tijdelijk station zou zijn, werd alles zeer eenvoudig in hout uitgevoerd. De nodige mensen hebben dit station als een boerenstal ervaren. Verder waren er nog een paar bijgebouwtjes. Het tracé naar Amsterdam was enkelsporig. Alleen in het station was er dubbelspoor. Of er een Stationsplein was, is niet erg duidelijk. Toch is dit houten station pas in 1852 gesloopt, ook al heeft het maar drie jaar als personenstation dienst gedaan.

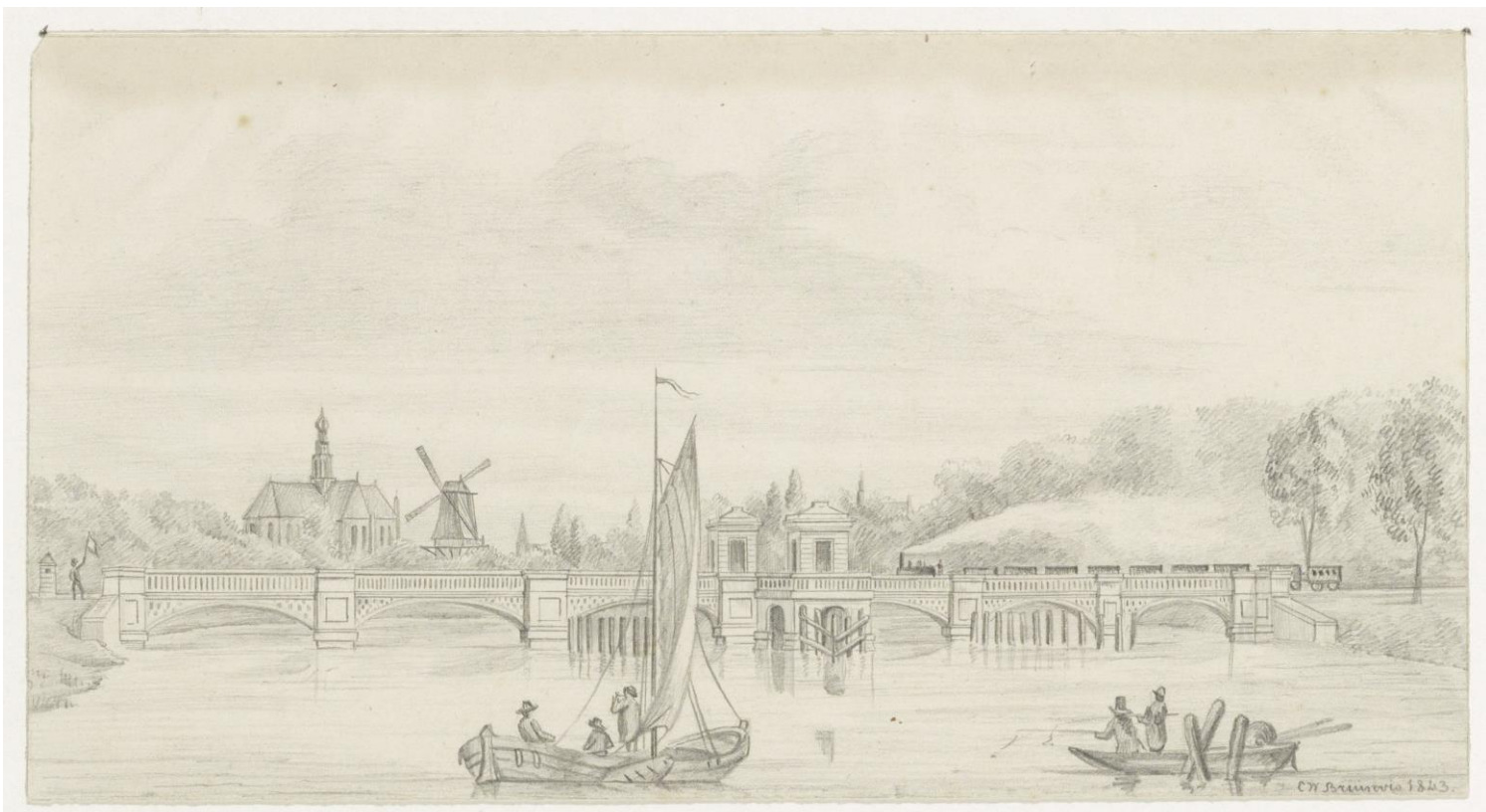
2.2 Station Haarlem II (1842-1867)



Locatie Station Haarlem II (schets): noordrand binnenstad



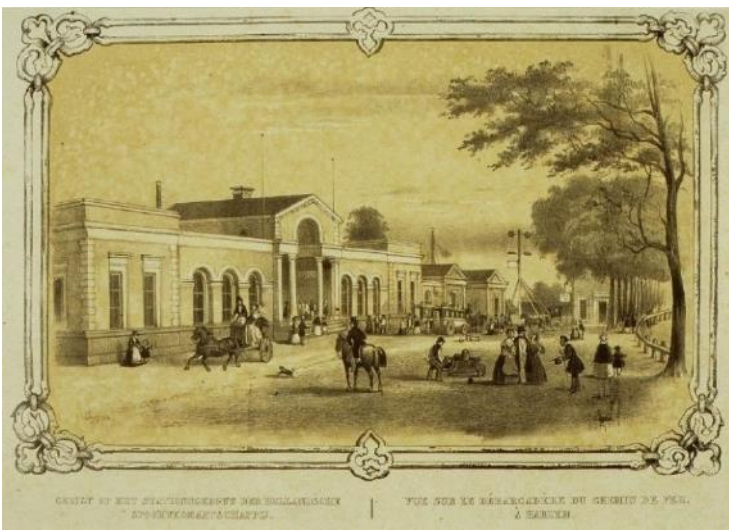
NL-HlmNHA_492_0005_M ; ? ; 1841; Schets van de spoorbrug over het DSC_00016413 ; AV ; 22-7-2018 ; Het draaibare gedeelte van de Spaarne. In die tijd was deze spoorbrug een technologisch hoogstandje. huidige brug Op bovenstaande afbeelding gaat het vooral om het draaibare gedeelte.



NL-HlmNHA_53001013_K ; C.W. Bruinvis; 1843; gezicht richting zuidwest op de nieuwe spoorbrug over het Spaarne met passerende trein. Let op de machinist op een open plankje bij de ketel van de locomotief



DSC_8109-2 ; AV ; 7-8-2017 ; Vergelijkbare situatie als op de afbeelding hierboven



NL-HlmNHA_53001490_K ; ? ; 1863; Station Haarlem II met Stationsplein, richting noordoost



DSC_00009982 ; AV ; 15-10-2017 ; Vergelijkbare positie als op prent links. Het huidige station is echter veel langer dan het oude.



NL-HlmNHA_54003832 ; ? ; 1865; Station Haarlem II. Overzicht perron richting west



DSC_00017087 ; AV ; 30-9-2018 ; Vergelijkbare positie als op foto links, alleen een etage hoger. Bovenstaande foto is genomen bij de oostelijke tunnel op spoor 3, gezicht richting zuidwest

In het begin van deze periode werd de spoorlijn naar Rotterdam doorgetrokken. Al in 1837 hield het gemeentebestuur er rekening mee dat de lijn door de Nieuwstad kon gaan lopen. Pas in december 1840 volgde het officiële besluit, nadat na veel getouwtrek de kwestie rond het poortgeld geregeld was. Er vond een forse discussie plaats over de wijze waarop de spoorlijn Haarlem zou gaan passeren. Uiteindelijk passeerden vijf varianten de revue:

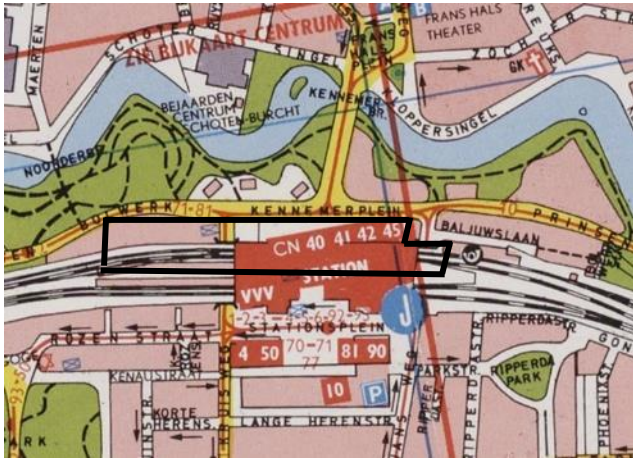
- Variant 1: hierbij koos de HIJSM de kortste en goedkoopste variant; namelijk langs de Nieuwe Gracht. Het gemeentebestuur was zeer terughoudend en had hier veel bezwaren bij. Daarop volgde de volgende variant.
- Variant 2: hierbij zou de spoorlijn noordelijk van de singels, dus buiten de stad om, komen te lopen over wat in de toekomst het Frans Halsplein zou gaan worden. Dit had als bezwaar, dat het station te ver van de stad zou komen te liggen. In die tijd hield Haarlem toch in feite op bij de Nieuwe Gracht. Daarop volgde weer een variant.
- Variant 3: de spoorlijn zou nu geheel aan de oostkant van langs de stad worden geleid en vervolgens afbuigen naar het westen om ten zuiden van de Spanjaardslaan richting Leidsevaart te gaan lopen. Dit had als bezwaar dat het station ook te ver van de stad zou komen te liggen en dat de aanleg duurder werd (alles moest door zompige grond), terwijl de aansluiting op de lijn naar Amsterdam erg lastig zou worden. Dus toch maar niet.

- Variant 4: de spoorlijn zou nu moeten komen te lopen over een te dempen Achter Nieuwe Gracht (nu de Parklaan). Het nieuwe station zou tussen de Jansweg en de textielfabriek de Phoenix komen te liggen. Nu kwamen de eigenaren van de textielfabrieken in het geweer. De lijn zou vlak langs hun fabrieken komen te lopen, waardoor men bang was, dat er in de toekomst problemen voor hun fabriek zouden ontstaan. De bezwaren van de Phoenix waren talrijk: door de demping van de gracht was de fabriek niet meer door water ontsloten. Dit was nadelig voor de veiligheid. Verder was de aan en afvoer van goederen per schip niet meer mogelijk, maar nog belangrijker: een textielfabriek was toch brandgevaarlijk en in het aanliggende station waren dag en nacht vuren brandend en de locomotieven reden pal langs de fabriek. Men vreesde, dat de fabriek niet meer goed te verzekeren viel. Ook was men bang dat al die treinen de arbeiders teveel zouden afleiden. De Phoenix vond, dat het beter was om de spoorlijn ten noorden van hun fabriek te leggen. Mede hierdoor ontstond weer een nieuwe variant.
- Variant 5: de spoorlijn Amsterdam-Rotterdam, zoals hij nog steeds door Haarlem loopt. Waarschijnlijk hebben de bezwaren van de Phoenix zwaar gewogen. Uiteindelijk werd de spoorlijn ten noorden van de fabriek aangelegd. Ook kan een rol gespeeld hebben, dat hierbij het kleinste aantal inwoners van de stad door de spoorlijn afgesneden zou worden. In de literatuur wordt ook veelal genoemd, dat men op deze wijze het totaal verloederde gebied van de Nieuwstad een economische impuls wilde geven en daarmee een beter karakter geven.

Na de regeling van de kwestie van het poortgeld werden in 1841/1842 de spoorbaan en het station in de Nieuwstad aangelegd. Het was nog steeds een eenvoudig geheel: het was nog steeds enkelspoor, alleen in het station was er dubbelspoor met een paar aftakkingen naar diverse loodsen. Het nieuwe station had veel meer allure dan het houten noodgeval, maar was nog steeds bescheiden van omvang. Wel moeten we ons realiseren, dat de spoorbrug over het Spaarne voor die tijd een technologisch hoogstandje was. Ook de dienstregeling was nog bescheiden: vijf treinen per dag in beide richtingen. Hoe bescheiden station Haarlem II in eerste instantie ook was, toch was de ingreep voor de Nieuwstad en Haarlem in zijn geheel groot. De structuur van de Nieuwstad werd voorgoed veranderd. In de voorbije periode was de bebouwing al grotendeels verdwenen. Nu verdwenen er maar liefst zes straten zelf. Drie straten tussen de Kruisweg en de Jansweg en in het verlengde van deze drie straten een drietal kleine zijstraten (eentje ten westen van de Kruisweg en twee ten oosten van de Jansweg) verdwenen voorgoed. De spoorlijn zelf was een fysieke barrière en knipte De Wandeling voor altijd in tweeën. In deze periode dijde het spoorwegverkeer flink uit en ging men van twee sporen in het station naar vier sporen, terwijl de emplacementen ook uitgebreid werden. In de periode 1865 - 1868 werd de spoorlijn Amsterdam/Rotterdam van enkelspoor uitgebouwd tot dubbelspoor. Dit station Haarlem II werd in 1863 verbouwd door het aanbrengen van een overkapping van de sporen. Kort daarop begon men met de voorbereidingen voor de bouw van station Haarlem III, mede door de aanleg van de spoorlijn naar Uitgeest.

In deze periode was het Stationsplein niet meer dan een brede straat met een paar plantsoentjes aan de zuidkant. Toch was er een "verkeersprobleem". De bestuurders van de koetsjes e.d. waren uit onderlinge concurrentie bijzonder opdringerig en vervelend tegenover de aankomende reizigers. Men zag zich genoodzaakt voorzieningen te treffen om dit in het gareel te krijgen.

2.3 Station Haarlem III (1867-1908)



Locatie Station Haarlem III (schets): noordrand binnenstad



NL-HlmNHA_54003595 ; ? ; 1870; Gezicht richting west over de spoorbrug over het Spaarne op molen Het Fortuin. Deze foto is genomen vanaf oostoever van het Spaarne, waar momenteel een spoordijk ligt



DSC_00017091 ; AV ; 30-9-2018 ; Deze foto is genomen iets ten noordoosten van plek van linkerfoto. Dit kan niet anders, omdat de plek van de linkerfoto ingenomen is door een spoordijk en veel rommel



NL-HlmNHA_53001575_K ; ? ; 1873; Station Haarlem III met Stationsplein, richting noordoost



DSC_00009985 ; AV ; 15-10-2017 ; Omdat er al meerdere foto's van het Stationsplein bijgevoegd zijn, is hierboven gekozen voor een foto van de huidige drukte, vergelijkbaar met de drukte op de linker afbeelding. Bovenstaande foto is genomen richting zuid halverwege het busstation



NL-HlmNHA_54007281 ; ? ; 1875; Station Haarlem III, gezicht vanaf het perron richting oost op de spoorwegovergang Jansweg



DSC_00017083 ; AV ; 30-9-2018 ; Vergelijkbare situatie als op de foto links. Foto links is op de begane grond en foto boven op de eerste etage



NL-HlmNHA_54033549 ; ? ; 1880; Kruisweg hoek Kennemerplein, zicht richting zuid op de voetgangersbrug van Station Haarlem III. De huizen links en rechts de voorgrond zijn gesloopt voor de bouw van station Haarlem IV



DSC_00010251 ; AV ; 25-10-2017 ; Vergelijkbare situatie als op foto links, zij het dat hij iets meer naar het noorden genomen is, anders sta je op een zeer drukke rijbaan



NL-HlmNHA_54006114 ; M. van de Leest; 1900; Station Haarlem III + Stationsplein, richting noordoosttoest



DSC_00016989 ; AV 28-9-2018 ; Vergelijkbare situatie als op de foto links



NL-HlmNHA_54032329 ; ? ; 1900; Station Haarlem III, gezicht vanaf perron richting oost naar spoorwegovergang Jansweg



DSC_00011241 ; AV ; 8-1-2018 ; Vergelijkbare situatie als op de foto links, zij het een etage hoger genomen en met een wat breder perspectief



NL-HlmNHA_54009128 ; ? ; 1904; Gezicht richting noord op molen het Fortuin en spoorbrug over het Spaarne



DSC_6780 ; AV ; 5-7-2017 ; Vergelijkbare situatie als foto links, wel iets verder weg genomen, omdat rest van oever onbereikbaar was



NL-HlmNHA_15937 ; ? ; 1906; Gezicht richting oost op de spoorbrug over het Spaarne



DSC_00017088 ; AV ; 30-9-2018 ; Vergelijkbare situatie als foto links. Bovenstaande foto is genomen aan de zuidzijde van de spoorbrug over het Spaarne richting oost

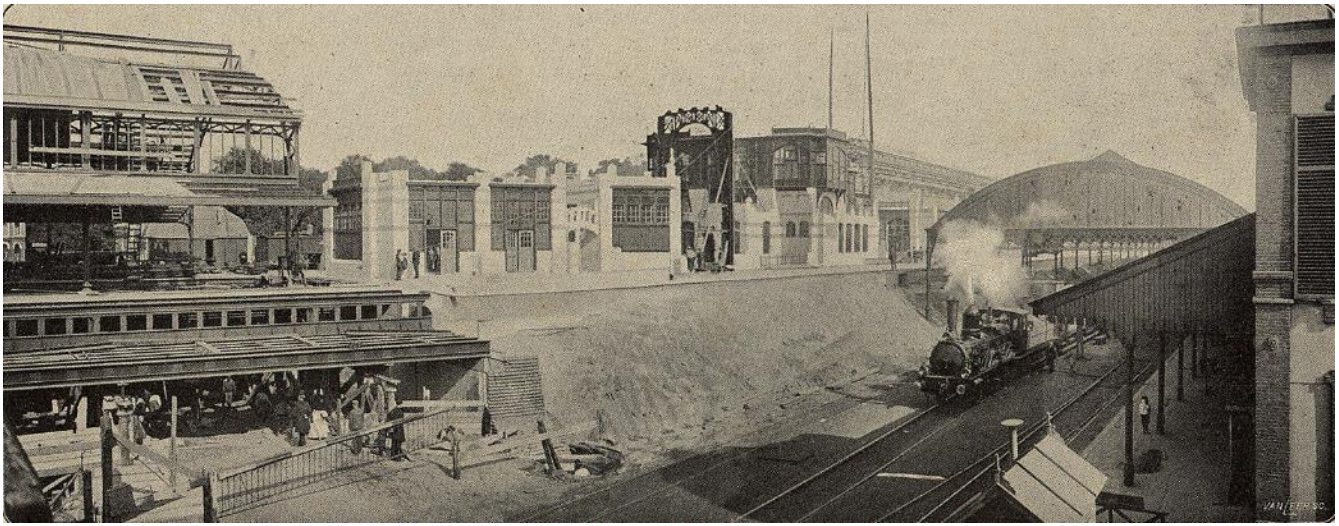
Door alle bovengenoemde veranderingen en de ingebruikname van de lijn naar Uitgeest (toen nog enkelspoor) in 1867, voldeed station Haarlem II helemaal niet meer en werd het grondig verbouwd en uitgebreid tot het veel grotere station Haarlem III, dat ook in 1867 in gebruik kon worden genomen. Station Haarlem III was nog steeds een combinatie van personen-en goederenvervoer. Door alle uitbreidingen waren de spoorwegovergangen Kruisweg en Jansweg in

feite onderdeel geworden van het emplacement en het rangeerterrein. Hierdoor begonnen al direct na de ingebruikname van station Haarlem III de irritaties. Door alle rangeerbewegingen kwam het geregeld voor, dat de overwegen Kruisweg en Jansweg 20-25 minuten gesloten waren. Na betrekkelijk korte tijd barstte ook station Haarlem III al uit zijn voegen. Zo kwam er aan de westzijde in 1877 een douanegoederenloods en kwam er in 1881 een aansluiting op de spoorweg van Beijnes en kwam de spoorlijn naar Zandvoort in gebruik, dat zelfs nog een eigen station Bolwerk had, even ten westen van het huidige Verspronckwegviaduct. Toch reden de treinen uit Zandvoort ook nog door naar station Haarlem III. In 1887 werden alle sporen en wissels gereorganiseerd. Met al die drukte werd station Haarlem zelf ondertussen gevaarlijk voor de reizigers, omdat de perrons tussen de sporen niet meer dan 2 m breed waren. Met lapmiddelen probeerde men de situatie te verlichten. In 1893 werd de hal verbouwd en in 1897 werd er voor de voetgangers een brug over de sporen bij de overweg Kruisweg gebouwd. In 1898 werd er nog een extra perron aan de oostzijde van de Jansweg aangelegd. Eind 19e eeuw werd de situatie onhoudbaar, niet alleen omdat de spoorwegen fors groeiden, maar ook de stad Haarlem breidde flink uit. Ten noorden van de spoorlijn verschenen er diverse flinke woonwijken. Tevens verwachtte men ook elders in de stad problemen met de spoorwegovergangen in de toekomst, omdat Haarlem zich ook aan de west- en oostzijde aan het uitbreiden was. Ook het scheepvaartverkeer op het Spaarne kreeg steeds meer hinder van de spoorbrug.

Enige tijd na de oplevering van Station Haarlem III werd het duidelijk, dat er op de langere termijn een structurele oplossing moest komen. In het begin was er gesteggel tussen de HIJSM en de gemeente over het aantal overwegen, openings- en sluitingstijden van de overwegen en verlichting ervan en uiteraard wie dat weer moet gaan betalen. Rond 1880 begonnen de problemen nijpend te worden. In 1881 wendde de gemeente Haarlem zich zelfs tot de minister voor een oplossing van alle problemen. Zelfs de Eerste Kamer werd er nog bij betrokken. Het mocht allemaal niet baten. In 1883 benoemde de gemeente een commissie om een oplossing voor de problemen te zoeken. Er werd nog zelfs de hulp van een professor ingeroepen. Deze professor (Telders) opperde in 1884 de optie om alle spoorbanen en het emplacement in Haarlem op te hogen. Dit werd al snel gezien als te kostbaar en praktisch onuitvoerbaar. Daarop volgde een plan voor een groot viaduct over het emplacement. Dit was erg duur en nam maar een deel van de hinder weg. Na overleg in 1884 met de HIJSM bleek, dat voor de HIJSM een algehele ophoging van de spoorbaan en het station uitvoerbaar was. Daarop kwam deze meneer Telders weer met een plan daarvoor. Ook hier ontstaat weer gesteggel over de voor- en nadelen en de bijbehorende kosten en wie daarvoor moet opdraaien. Ook de Kamer van Koophandel zat niet stil. Zij wees op de problemen met de spoorbrug over het Spaarne, de slechte goederenoverslag tussen trein en schepen en de problemen rond Beijnes. Het Phoenixterrein zag men als mogelijkheid voor een spoorweghaven met bijbehorend goederenstation. Na eindeloos gesteggel tussen HIJSM, de gemeente Haarlem en de Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid over alle onkosten en wie dat moet betalen en gesteggel over allerlei concrete fysieke oplossingen wordt in 1903 een definitieve overeenkomst gesloten. Na bijna 40 jaar gehakketak is er dan eindelijk voor een structurele oplossing gekozen door de gehele spoorbaan, de emplacementen en het station te verhogen en ook door het personenvervoer en goederenvervoer in aparte stations onder te brengen.

In de periode van station Haarlem III paste het Stationsplein zich aan de verschillende vormen van vervoer aan, zoals de tram. De zuidzijde van het plein werd volgebouwd met een aantal horecagelegenheden en de spoorwegfabriek van Beijnes en ook verscheen er een VVV kantoor. Wel bleef het plein het aanzien van een brede straat behouden.

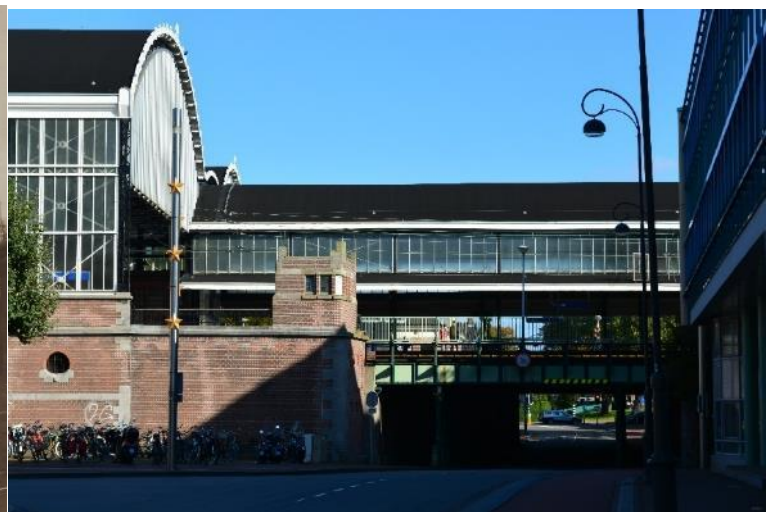
Overgang van Haarlem III naar Haarlem IV



NL-HlmNHA_54013792 ; A.J.W. de Veer, 1906; Gezicht richting oost op links Station Haarlem IV in aanbouw en rechts het bestaande Station Haarlem III. Een moderne foto vanaf deze situatie is onmogelijk, omdat bovenstaande foto genomen is vanuit aangrenzende bebouwing aan de Kruisweg

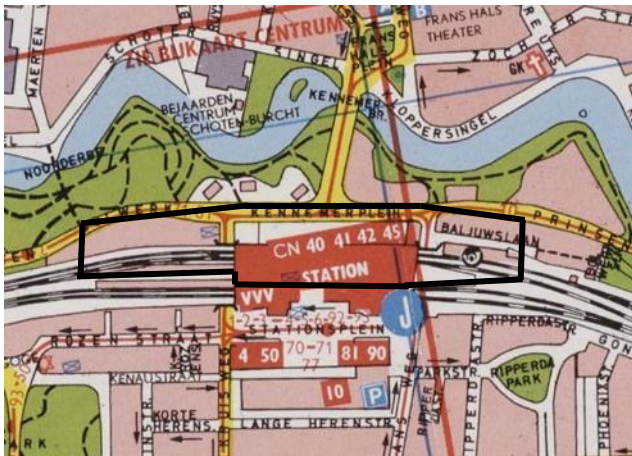


NL-HlmNHA_54006305 ; ? ; 1906-1908; Gezicht richting noord op spoorwegovergang Jansweg



DSC_00017082 ; AV ; 30-9-2018 ; Vergelijkbare situatie als foto links Op bovenstaande foto het Janswegviaduct, gezien richting noord

2.4 Station Haarlem IV (1908-heden)



Locatie Station Haarlem IV (schets): noordrand binnenstad



NL-HlmNHA_54018582 ; ? ; 1919; gezicht richting west op het Stationsplein. Links treinfabriek Beijnes en rechts Station Haarlem IV



DSC_00016977 ; AV ; 25-9-2018 ; Vergelijkbare situatie als op foto links, echter alleen op begane grond te nemen



NL-HlmNHA_54005380 ; C. de Boer, 1956-1958; Gezicht vanaf grote hoogte richting zuidwest op de spoorbrug over het Spaarne met de skyline van Haarlem



DSC_00016421 ; Linker foto genomen vanaf grote hoogte, voor mij is dat onmogelijk. Bovenstaande foto is in zoverre vergelijkbaar, dat een deel van de spoorbrug met passerende trein en een vergelijkbaar deel van de skyline van Haarlem zichtbaar is. Bovenstaande foto is genomen vanaf de oostzijde van de Prinsenbrug

OVERZICHT SPOORWEGWERKEN IN HAARLEM VAN 1901-1908

Zwarte lijn: Verhoging spoorbaan (± 5 km lengte) met viaducten bij Oude Weg, Harmenjansweg, Oostersingelgracht, Kenaupark, Korte Verspronckweg, Julianalaan, Zijlweg, Brouwersvaart en Garenkokerskade

1 Personenstation, verhoogd aangelegd (Haarlem IV) met de viaducten Kruisweg en Jansweg

2 Goederenstation, begane grond

3 Spoorwegemplacement en loodsen, verhoogd aangelegd

4 Spoorbrug over het Spaarne en Friese Varkensmarkt, verhoogd aangelegd

Op dezelfde plek van 1 (Station Haarlem IV) lagen ook de stations Haarlem II en Haarlem III. Station Haarlem I lag bij





De bouw van station Haarlem IV kan men beschouwen als één van de grootste infrastructurele operaties in Haarlem ooit. Zie bovenstaand overzicht. Het complete spoorwegsysteem in Haarlem ging grondig op de schop. De kern van het ontwerp van station Haarlem IV bestaat uit:

- Uitbreiding van alle spoorwegfuncties in Haarlem om op toekomstige groei berekend te zijn
- Het opheffen van alle verkeersproblemen in Haarlem voor al het vervoer op het land en op het water

Dit bereikte men door:

- De aanleg van een personenstation op de plek van het bestaande station, de aanleg van een goederenstation tussen Westergracht en Pijlsaan en de aanleg van een nieuw groot emplacement ten westen van de bolwerken

- Het aanleggen van ongelijkvloerse kruisingen van de Brouwersvaart, Julianalaan en Korte Verspronkweg in het westen tot en met de Oudeweg in het oosten, door spoorbaan, personenstation en emplacement verhoogd aan te leggen

Het nieuwe emplacement bood plaats aan allerlei opstelsporen, depots, loodsen, elektriciteitscentrale, kolenopslag et cetera et cetera. Voorheen lagen bijna al die functies tegen de noordkant en westkant van het bestaande station.

Het bestaande station was voor de passagiers niet erg veilig. Met 180 treinen per dag moest men continu sporen oversteken en de perrons waren niet meer dan 2 m breed. Het is dan ook niet verwonderlijk, dat het nieuwe personenstation erg ruim van opzet werd. De kern van het nieuwe personenstation werd het eilandperron met bijbehorende reizigersfaciliteiten. Dit betreft momenteel de sporen 3 t/m 6 met tussengelegen perrons en gebouwen. De overige sporen waren voor reserve, goederendoorvoer en omloopsporen. Indertijd fungeerde de Jansweg als hoofdroute om de stad uit te komen. Vandaar dat het hoofdingangsgebouw met hoofdhall bij de Jansweg kwam te liggen. Indertijd fungeerde de Kruisweg als hoofdroute om de stad binnen te komen. Vandaar dat daar een niet al te groot uitgangsggebouw kwam. Voor het Stationsplein was de grootste verandering, dat er een rijtuigkap kwam tussen de beide stationsgebouwen.

De fasering van de bouw is een verhaal apart, omdat het spoorwegverkeer met 180 treinen per dag gewoon door moest gaan tijdens de bouw van het nieuwe station. Ter vergelijking: in 2005 had station Haarlem 350 treinen per dag.

De kosten van dit nieuwe station met bijbehorende spoorwegwerken werden door de HIJSM begroot op f 5.550.000. De gemeente Haarlem zou f 500.000 bijdragen. Dit was het resultaat van decennialang gesteggel tussen de gemeente Haarlem en de HIJSM. De uiteindelijke kosten zouden ruim f 7.000.000 bedragen. Dit staat gelijk aan ongeveer € 100.000.000 in 2019.

De hele bouw was een uitermate gecompliceerd proces, waarbij vele tijdelijke noodvoorzieningen nodig waren. Daarom hier slechts een kort overzicht van de fasering van de bouw:

- Alhoewel de officiële beslissing pas in 1903 genomen werd, werd door de HIJSM al in 1901 een bouw bureau opgericht om met de voorbereidende werkzaamheden te beginnen.
- In 1902 begon men met de bouw van het goederenstation tussen Westergracht en Pijlsaan
- In 1903 begon men met de bouw van alle bruggen en viaducten ten westen van de bolwerken en het ophogen van het nieuwe emplacement. Uiteindelijk zou men voor alle ophogingswerkzaamheden 1.000.000 m³ zand nodig hebben!
- In 1904 werden het locomotievendepot en elektriciteitscentrale op het nieuwe emplacement gebouwd en begon men met de sloop van het oude emplacement met bijbehorende loodsen en depots aan de noord en westkant van het bestaande station.
- In 1905 begon men met de funderingen en grondwerkzaamheden van station Haarlem IV (nu sporen 3 t/m 8)
- In 1906 werden de eilandperrongebouwen neergezet en verrezen de perronkappen aan west-, noord-en oostzijde.
- In de nacht van 11 op 12-11-1906 werd het nieuwe station Haarlem IV in gebruik genomen en het oude station Haarlem III buiten gebruik gesteld. Om dit mogelijk te maken werden er naast de gewone werknemers ook nog 200 Geniesoldaten ingezet.
- In 1907 bouwde men alle bruggen en viaducten aan de oostkant van het station en werden de werkzaamheden aan alle overige viaducten, die vaak gefaseerd uitgevoerd moesten worden, afgerond. Ook werd het oude station Haarlem III gesloopt en begon men met de

bouw van de huidige stationsgebouwen aan het Stationsplein en de bouw van de sporen 1 en 2.

- In 1908 werden de stationgebouwen voltooid, de perronskap aan de zuidzijde gebouwd en de rijtuigkap aan het Stationsplein gebouwd. Op 1-9-1908 waren alle werkzaamheden voltooid en kon het nieuwe station Haarlem IV in zijn geheel in gebruik genomen worden. Dit gebeurde zonder feestgedruis. Waarom weet men niet. Was dit vanwege het feit, dat het station al twee jaar in gebruik was, dat er decennialang wrijvingen tussen de gemeente Haarlem en de HIJSM waren of dat de zeer betrokken oud HIJSM-directeur net kwam te overlijden?

Het uiteindelijke resultaat is een bijzonder stationscomplex. Kosten noch moeite zijn gespaard! Het bijzondere van het complex schuilt in een tot het uiterste doorgevoerde zorgvuldige vormgeving, waarbij techniek, functionaliteit en moderne kunst tot een zgn. "totaalkunstwerk" versmolten zijn. Het hoofdstijlkenmerk is de Art Nouveau met Berlagiaanse invloeden. Voor Nederland is dit uniek te noemen en Haarlem IV mag dan ook een heel bijzonder bouwkundig monument genoemd worden. Station Haarlem IV is sinds 1975 een officieel rijksmonument. De hoofdverantwoordelijken hiervoor waren:

- D.A.N. Margadant. Een bescheiden en autodidactisch mens, die desalniettemin voor de HIJSM vele gebouwen ontworpen heeft. Helaas is in de loop der tijd veel van zijn werk verloren gegaan, maar toch zijn een aantal van zijn gebouwen nog steeds beeldbepalend in diverse steden, zoals het station in Haarlem, station Zandvoort en het station Holland Spoor in Den Haag. Hij heeft het grootste stempel gedrukt op de gehele vormgeving van station Haarlem IV. Aan hem hebben wij een bijzonder harmonieus evenwicht tussen gebouwen, overkappingen en detailleringen te danken. Vanuit vakkringen kreeg hij niet al te veel waardering (hij was in loondienst en autodidact). Toch kreeg hij in 1913 van de gemeente Haarlem een zilveren medaille als waardering voor zijn werk in Haarlem. Dit moet toch de nodige voldoening gegeven hebben. Nu kijkt men toch heel anders naar zulk soort zaken.
- J.P. van de Bosch. Begonnen als meubeltekenaar werd hij uiteindelijk veelgevraagd vormgever van interieurs en alles wat daarmee samenhangt. Voor het station in Haarlem heeft hij vele wand- en plafonddecoraties ontworpen en ook de in steen uitgehouwen beletteringen, zoals de teksten Haarlem en HIJSM.
- E.G.H.H. Cuypers. Van origine architect, worden aan hem de meeste tegeltableaus in station Haarlem IV toegeschreven.
- L.C. Westhoff. Hij had de leiding over de spoortechnische kant van alle werkzaamheden en een grote inbreng in de viaducten Zijlweg, Verspronckweg, Kruisweg en Jansweg.
- W.M. Werker. Van zijn hand zijn de ontwerpen en berekeningen van de overkappingen en de Spaarnebruggen.
- J.L.L. Schouten. Alhoewel van oorsprong civiel en bouwkundig ingenieur, wendde hij zich later tot de glaskunst en bereikte daarin grote hoogte. Hij had een eigen atelier in Delft en is voor station Haarlem IV verantwoordelijk voor de grote boogramen bij de grote stationshal.

Na 1908 zijn er allerlei kleine verbouwingen geweest, die het geheel geen al te grote afbreuk gedaan hebben, al kan je lang niet al deze verbouwingkjes een succes noemen.

Zoals voor veel bedrijven was de tweede Wereldoorlog een donkere periode. In 1951 werd in de hoofdhall een gedenkplaat onthuld ter herinnering aan de personeelsleden, die in de oorlogsjaren om het leven gekomen waren.

De grootste veranderingen vonden plaats aan de kant van het Kennemerplein. Daar werd in 1952/1953 een nieuw perron met toegangsgebouw neergezet, waarbij spoor 8, van origine een omloopspoor, een normaal gebruikt spoor werd. Helaas is dit een niet erg passend geheel.

Bij de viering van het 150-jarig bestaan van de NS was er nog een gedenkwaardig moment op het station zelf: gelijktijdig kon men een ouderwetse goederen stoomlocomotief en een TGV uit Frankrijk naast elkaar bewonderen!

In 1997 werd er aan de noordkant van de oostelijke tunnel een kantoorgebouw neergezet met daaronder een nieuwe stationstoegang met bijbehorende winkeltjes. Kort geleden werd tussen de noordkant van de westelijke tunnel en dit nieuwe kantoorgebouw de fietsflat neergezet. Persoonlijk vind ik het enige positieve aan de nieuwe noordelijke stationskant, dat het nog vervelender gekund had. Het is wel functioneel (en goedkoop denk ik), maar ook niet meer dan dat en dat is nu juist het grote verschil met het station zelf!

Bibliografie kort

(Giffen, 2007) (Internationaal_Instituut_voor_Sociale_Geschiedenis) (Vroom, et al., 1981)

3 Bibliografie uitgebreid

Giffen, K. van. 2007. *Station Haarlem, Hollandsche sporen door Haarlem en omstreken.* Haarlem : Spaar en Hout, 2007. ISBN-10: 90 8683 004 8 / ISBN-13: 978 90 8683 04 6.

Internationaal_Instituut_voor_Sociale_Geschiedenis. De waarde van de gulden / euro. *Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis.* [Online] [Citaat van: 12 juni 2019.] www.iisg.nl/hpw/calculate-nl.php.

Vroom, L.J.H. en Uittenhout, J.B. 1981. De bolwerken van Haarlem, veranderingen tijdens de 19e en 20e eeuw. *Haarlem jaarboek 1980.* 1981, Schuyt & Co.