

|                                              |            |
|----------------------------------------------|------------|
| <b>Vergeelde glorie</b>                      | <b>5</b>   |
| <b>Van stoompaard tot zweeftrein</b>         | <b>11</b>  |
| 1804-1824 Spoorvonk > Uitvinden              | 15         |
| 1824-1844 Spoorbedrijf > Bouwen              | 16         |
| 1844-1864 Spoornet > Groeien                 | 18         |
| 1864-1884 Staatsspoor > Bezielen             | 26         |
| 1884-1904 Stadsspoor > Huwelijk              | 40         |
| 1904-1924 Lokaalspoor > Verfijnen            | 48         |
| 1924-1944 Spoorknooppunt > Kantelen          | 61         |
| 1944-1964 Dodenspoorlijn > Transformeren     | 80         |
| 1964-1984 Spoorslag > Verheffen              | 101        |
| 1984-2004 Eindspoor > Monopolie              | 114        |
| 2004-2024 Spoormarkt > Bevrijden             | 130        |
| 2024-2044 Tweesporenbeleid > Sterven         | 146        |
| 2044-2064 Zweeftreinen > Uitvinden           | 161        |
| <b>Stationsarchitectuur</b>                  | <b>164</b> |
| 1844-1864 Poorten in neostijlen              | 166        |
| 1864-1884 Standaardstations als herenhuizen  | 167        |
| 1884-1904 Spoorwegpaleizen                   | 172        |
| 1904-1924 Stationnetjes van het buurtspoor   | 179        |
| 1924-1944 Functionele ov-knooppunten         | 181        |
| 1944-1964 Monumentale wederopbouw            | 187        |
| 1964-1984 Combigebouwen en standaardstations | 193        |
| 1984-2004 Hightech en ondergronds            | 197        |
| 2004-2024 OV-terminals in stadscentra        | 207        |
| 2024-2044 Stationshuiskamer                  | 216        |
| Cijfers en Spoorkaarten                      | 217        |
| Trefwoordenregister                          | 227        |
| Interessante boeken                          | 232        |
| Interessante websites                        | 233        |



# Vergeelde glorie

Het Muiderpoortstation was in mijn kinderjaren het vertrekpunt voor onze treinreis naar ons zomerhuisje in Nunspeet. Altijd gingen we wachten in de restauratie op het perron. Daar werkte een Amsterdamse ‘tante’ die haar restauratie tot in de puntjes had verzorgd. In de aangeklede ruimte stonden gedekte tafeltjes met bloementjes en schone asbakken. Mijn nieuwsgierige moeder maakte altijd even een praatje Tante Muiderpoort. Mijn vader trakteerde mij en mijn broer op een rolletje snoep terwijl mijn ouders genoten van de versgezette filterkoffie welke werd geserveerd in een kop met schotel. Het zijn deze details die mij doen realiseren dat ik nog een staartje heb ervaren van de glorie-tijd van de spoorwegen.

Want van de belevenis van het reizen met de trein was in de jaren zeventig praktisch niets meer van over. De treinen waren al verschrikkelijk vergeeld, soms zag ik nog een groene Hondkop of een blauwe 1200-loc. Wel zag ik onderweg prachtige stations zoals Naarden-Bussum en Baarn waar vervallen goederenlaadperrons en wachtkamers voor de 1e klas een bewogen verleden verraadden. Binnen in de trein was het nog wel leuk dat de ramen open konden. Als kind ging ik natuurlijk wel eens met mijn hoofd uit het raam even heerlijk de snelheid ervaren. Zo ben ik een keer een knuffel verloren. Ik hield het beestje uit het raam, de wind greep hem, en weg was Frolic. Even was ik ontroostbaar. Nog een anekdote. Vroeger liep er op de perrons van station Amersfoort personeel rond met koffiewagens. Ik herinner me dat iemand vanuit het raam van de intercity naar Rotterdam een koffie bestelde. Hij kreeg zijn koffie, gaf 25 gulden, de fluit ging, de trein vertrok en weg was zijn wisselgeld. Zulke ongelukjes kunnen tegenwoordig niet meer gebeuren. De ramen zijn gesloten en de koffiekar is verdwenen.



Vier 'Kajotters' hangen uit een raam. Ze bezoeken het congres van de Katholieke Arbeidersjeugd in Amsterdam op 25 augustus 1946.

In 2011 kwam ik nog eens terug op het Muiderpoortstation. De restauratie bestond nog. De bloemetjes, gordijntjes, tafels en stoelen waren weg. In de holle ruimte met een smerige vloer stond achter een 'gepantserde' balie een ongeïnteresseerde student die koffie uit een automaat tapte in plastic bekertjes.

Mijn ouders hadden geen auto en zonder trein was een zomerhuisje in Nunspeet ondenkbaar geweest. De totale reistijd van tweeënhalfuur is ongekend snel als we dat vergelijken met het de traagheid van het leven in het begin van de negentiende eeuw. In het pre-industriële tijdperk bewoog alles met spierkracht, paardenkracht en windkracht. Lopen was voor veel mensen de enige manier om te reizen. De wandelaars hadden een heel andere beleving van de tijd en afstand. Veel dorpen lagen

binnen ‘een uur gaans’ van elkaar en een marktplaats en bestuurlijk centrum lagen gemiddeld op een afstand van twee uur gaans – ongeveer twaalf kilometer. Dit was zo’n beetje de actieradius van gewone Nederlanders.

Familieleden die ver uit elkaar woonden zagen elkaar zelden. Mijn oudgrootvader van mijn moeders kant moet weinig contact hebben gehad met zijn broer want toen hij op 16 december 1811 de achternaam Ligthart aannam, koos zijn broer een dag later voor de achternaam Westendorp. De twee broers woonden in Friesland vijftien kilometer uit elkaar. Voor een bezoek moesten de broers zes uur lopen. Alleen wanneer het in de winter vroom kon met de omgebonden schaatsen de actieradius aanzienlijk worden vergroot en konden familieleden elkaar makkelijker bezoeken.

Voordat de trein het levenstempo zou verhogen, ging in het waterrijke Nederland het vervoer al eeuwen over het water. Voor het personenvervoer was er in de zeventiende eeuw een uitgebreid netwerk van trekvaarten aangelegd. Elk uur vertrok er een trekschuit. Er waren zelfs nachtboten met slaapcompartimenten. Reizen per trekschuit was comfortabel, maar het ging langzaam: gemiddeld 5 kilometer per uur. De diligence ging met 25 km/u sneller maar was duurder en minder comfortabel omdat de wegen nog niet waren verhard. De koets had een landelijk dekkend netwerk. Voor de reizigers bestond er dus een uitgebreid transportsysteem, maar dit ging naar onze maatstaven erg langzaam of was oncomfortabel. Ook het goederenvervoer over water bereikte in de negentiende eeuw zijn grenzen. De steeds grotere schepen liepen in de zomer vast in zandbanken of ondiep water, de sluizen werden te klein en uitgebreide ijsgang in de winter stagneerde de vaart. De aanleg van nieuwe kanalen was een oplossing, maar dat was duur. De wegen over land waren nog slechter. De enige oeververbindingen over de grote rivieren waren de bruggen in Kampen en Maastricht. Napoleon was begonnen met de aanleg van een verharde weg van Parijs naar Amsterdam. In 1815 lag er in Nederland minder dan vijfhonderd kilometer klinkerweg. In Limburg en de vier noordelijke provincies

ontbrak zelfs iedere verharde weg. Koning Willem I zette de stratenmakers aan het werk, maar het ging langzaam. In 1830 bezat Nederland 1300 kilometer aan straatwegen, dat was vier keer de afstand Amsterdam-Maastricht. Dat schoot dus niet op.

Na de eerste industrialisatiegolf kraakte het oude transportsysteem uit zijn voegen. De beperkingen van het kleinschalige transportsysteem belemmerde rond 1820 een verdere groei van de industrie. Overal was er oponthoud bij de sluizen en bruggen, de talrijke tollens, pontjes en uitspanningen. Bij regen, sneeuw, storm of vorst liep het systeem volledig vast. Daarnaast hadden de fabrieken behoefte aan een goedkoop en betrouwbaar transportsysteem dat snel massa's goederen kon vervoeren. De oplossing was om de stoommachine op twee ijzeren spoorstaven te laten rijden.

Het stoompaard veroorzaakte in het vertrouwde levenstempo een schok. Veel mensen zagen het nut van de trein niet in: de trekvaarten waren prima en velen hadden geen behoefte om sneller te kunnen reizen. Schippers van de trekschuiten en de koetsiers van de diligence waren terecht bang dat zij hun baan kwijt zouden raken. Naast economische bezwaren vreesden velen dat reizen met de trein ongezond was. De eerste trein in Nederland had een maximumsnelheid van 38 km/uur. Dat werd in die tijd nog als een 'enorme vaart' beschouwd. Sommige artsen uit die tijd dachten dat je geen adem zou kunnen halen of een hersenziekte zou kunnen oplopen. Boeren vreesden dat de paarden op hol zouden slaan als de trein voorbij zou razen, dat de kippen geen eieren meer leggen en dat de koeien zure melk zouden geven. En sommigen waren bang voor ongelukken: ontploffingen en ontsporingen. De tegenstanders van de trein noemden het monster ook wel 'Vuurdraak'.

Maar de Industriële Revolutie zette de maatschappij in een hogere versnelling en de praktische toepassing van de stoommachine in treinen en schepen veroorzaakte een revolutie in transport. De spoorwegen werden hét symbool van de vooruitgang. Veel spoorwegmaatschappijen voerden een gevleugeld wiel als logo. Enkele decennia genoten de spoorwegen de positie van monopolist van het massavervoer. De

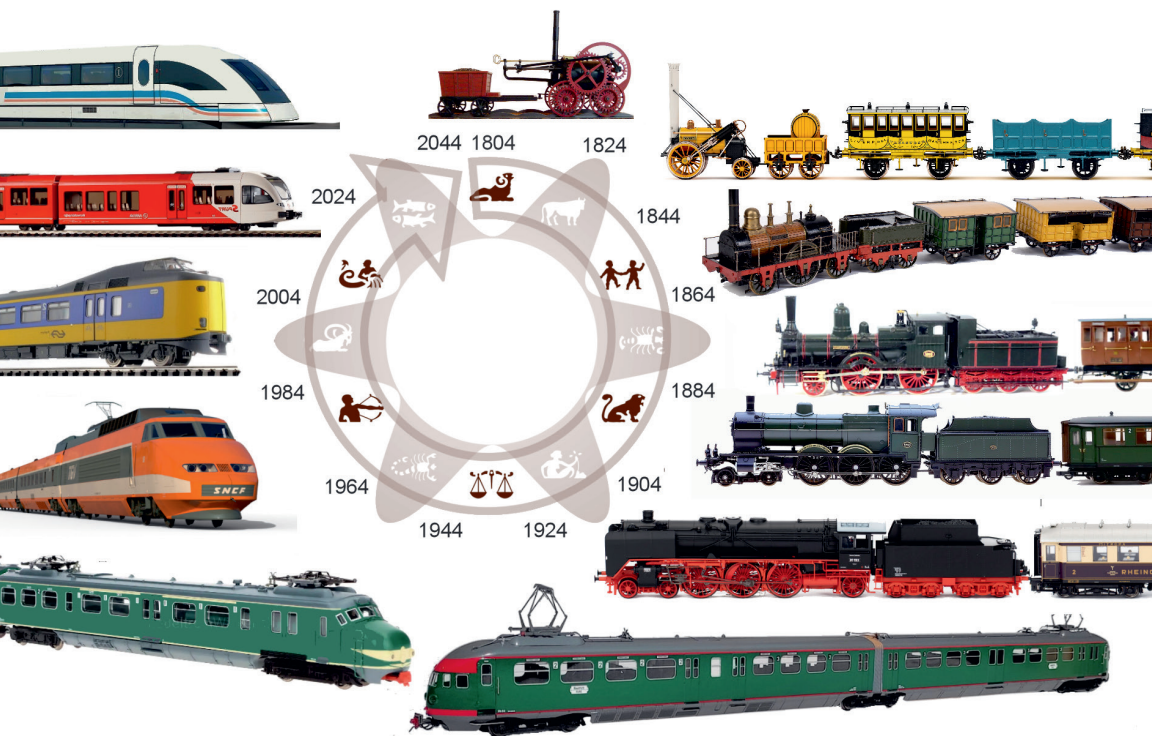
stoomlocomotieven waren de grote aanjagers van het tijdperk van de zware industrie. In het midden van de negentiende eeuw waren de spoorwegen de motor van de economie. Tussen 1850 en 1880 verbruikte de spoorwegsector bijna de helft van het geproduceerde ijzer en een derde van de gedolven kolen. Maar rond 1930 was het tijdperk van stoom, kolen en staal voorbij. Na de oorlog reed de laatste stoomlocomotief naar het museum en sloten de mijnen hun deuren. De trein werd ingehaald door de auto en later het vliegtuig en ook het schip herpakte zijn verloren positie.

Toch doorstond de trein de concurrentie. Tegenwoordig vervullen de spoorwegen in de stedelijke gebieden een belangrijke rol in het massavervoer en met de hogesnelheidslijnen is het stoompaard 2.0 een alternatief voor het vliegtuig. Maar de totaalbeleving van een magische wereld vol geluiden, geuren en indrukken is verdwenen. Die vijftig gulden en Frolic zijn vervlogen.



Een oude schoolplaat met de trekschuit en diligence

| tijdperk                         | kenmerk          | dierenriemteken en archetype(s) |            |
|----------------------------------|------------------|---------------------------------|------------|
| EERSTE LEVENSCYCLUS VAN 240 JAAR |                  |                                 |            |
| 1804-1824 Uitvinden              | spoorvonk        | Ram                             | pionier    |
| 1824-1844 Bouwen                 | spoorbedrijf     | Stier                           | ondernemer |
| 1844-1864 Groeien                | spoornet         | Tweelingen                      | speculant  |
| 1864-1884 Bezielen               | staatsspoor      | Kreeft                          | moeder     |
| 1884-1904 Huwelijk               | stadsspoor       | Leeuw                           | koning     |
| 1904-1924 Verfijnen              | lokaalspoor      | Maagd                           | boekhouder |
| 1924-1944 Kantelen               | spoorknooppunt   | Weegschaal                      | partner    |
| 1944-1964 Transformeren          | dodenspoorlijn   | Schorpioen                      | alchemist  |
| 1964-1984 Verheffen              | spoorslag        | Boogschutter                    | predikant  |
| 1984-2004 Monopolie              | eindspoor        | Steenbok                        | vader      |
| 2004-2024 Bevrijden              | spoormarkt       | Waterman                        | rebel      |
| 2024-2044 Sterven                | tweesporenbeleid | Vissen                          | dromer     |
| TWEEDE LEVENSCYCLUS VAN 240 JAAR |                  |                                 |            |
| 2044-2064 Uitvinden              | zweeftrein       | Ram                             | pionier    |



# Van stoompaard tot zweeftrein

Dit boek beschrijft de geschiedenis van de spoorwegen niet als een rechte lijn van uitvindingen, wetten, maatschappijen en materieel, maar als een levensverhaal. Net als een mens doorloopt ook een techniek een reeks levensfasen: geboorte, groei, bloei, crisis, aftakeling en uiteindelijk loslaten. Daarom zijn de spoorwegen in dit boek ingedeeld in twaalf opeenvolgende tijdperken. Elk tijdperk duurt twintig jaar en heeft een eigen karakter, een eigen energie en een eigen historische opgave.

De indeling in twaalf fasen is afgeleid van de twaalf dierenriemtekens. Deze tekens gebruik ik niet als horoscoop of voorspelling, maar als een ordenend model om historische ontwikkelingen herkenbaar te maken. In het Dierenriemmodel verbeeldt elk teken een bepaalde manier waarop een ontwikkeling zich kan manifesteren. Ram staat voor het begin, de vonk, het initiatief. Stier geeft vorm, bouwt en maakt het nieuwe bruikbaar. Tweelingen groeit en verbindt. Kreeft hecht, bezielt en maakt iets tot een gemeenschap. Leeuw toont de glorie en het zelfbewustzijn. Maagd verfijnt, corrigeert en werkt in de details. Weegschaal zoekt evenwicht en partnerschap. Schorpioen dwingt tot crisis, dood en transformatie. Boogschutter richt zich op verheffing en expansie. Steenbok brengt macht, structuur en voltooiing, maar ook verstarring. Waterman breekt open en vernieuwt. Vissen laat tenslotte oplossen wat zijn vaste vorm heeft verloren. In dit boek gebruik ik twaalf archetypes in plaats van de dierenriemtekens. Stier is bijvoorbeeld de Ondernemer, Leeuw is de Koning, Maagd de Boekhouder en Waterman is de Rebel.

Toegepast op de spoorwegen levert dit een cyclus op van 240 jaar. De eerste cyclus begint in 1804, wanneer Richard Trevithick zijn stoomlocomotief over een bestaande spoorbaan laat rijden. Dat moment is in

dit boek het beginpunt van het Ramtijdperk: de spoorvonk. Vanaf daar volgt telkens een periode van twintig jaar. Zo groeit de spoorweg van experiment tot bedrijf, van losse lijn tot netwerk, van nationaal project tot wereldsysteem. De twaalf tijdperken vormen samen één levensloop waarin techniek, economie, politiek, cultuur en beleving steeds een andere verhouding tot elkaar krijgen.

Het Dierenriemmodel is daarbij geen keurslijf waarin de geschiedenis moet passen. Het is eerder een leeswijzer. De werkelijkheid blijft grillig, vol uitzonderingen, overlappingsen en tegenstrijdigheden. Soms loopt een ontwikkeling vooruit op een volgend teken; soms blijft een oud patroon nog lang doorwerken. Toch helpt de twaalfdeling om de grote bewegingen zichtbaar te maken. De spoorwegen blijken niet alleen een technisch systeem te zijn, maar ook een levend organisme dat groeit, zich aanpast, successen viert, beschadigd raakt, delen van zichzelf afstoot en telkens opnieuw een vorm zoekt.

Na 2044 begint in dit schema een nieuwe cyclus. Het spoor heeft dan alle fases van zijn eerste levensloop doorlopen: van stoompaard tot staatsbedrijf, van gouden tijd tot verlies van ziel, van privatisering tot twijfel over de juiste koers. De nieuwe Uitvindfase die hierna volgt, is dus geen eenvoudig vervolg op het verleden. Zij is een nieuw begin op de resten van een voltooid levensverhaal. Zoals Ram ooit de stoommachine op rails zette, zo zoekt een nieuwe Ram naar een andere vorm van spoorvervoer: sneller, lichter en vrijer. Daarmee keert de geschiedenis niet terug naar haar begin, maar begint zij op een hoger spoor opnieuw.

#### **Volgende bladzijde boven**

Stoomloc van de serie 3900 maakt zichzelf in 1952 werkloos bij zijn hulp bij de montage van een bovenleidingportaal op de spoorlijn tussen Dieren en Brummen.

#### **Volgende bladzijde onder**

De Schienenzeppelin was een Duits experimenteel treinstel dat uiterlijk op een zeppelin leek. De voortstuwing gebeurde met een propeller aan de achterkant. In 1931 bereikte het treinstel een wereldrecord van 230,2 km/h.





- ➡ Replica van de locomotief van ingenieur Richard Trevithick
- ➡ Replica van The Rocket, ontworpen door ingenieur George Stephenson



## 1804-1824 Uitvinden Spoorwag

De uitvinding van stoommachine van James Watt in 1769 was het begin van de duizelingwekkende industriële revolutie. Dankzij de stoommachine waren de fabrieken niet meer afhankelijk van waterkracht en konden ze in de steden worden gebouwd, dichtbij de arbeiders en de afzetmarkten. De productie schoot omhoog, ook de honger naar steenkool. Dit vroeg om een nieuwe infrastructuur tussen de mijnen, fabrieken en de zeehavens. De oplossing was het graven van kanalen. In Engeland beleefde de *canal-boom* rond 1780 het hoogtepunt. Maar de aanleg van kanalen was duur en veel steenkoolmijnen lagen in de heuvelachtige gebieden. Om de kolen naar het lager gelegen kanaal te transporteren werden er vaak spoorrails aangelegd waarop de volgeladen kolenwagens door de zwaartekracht vanzelf naar beneden reden. Met paarden werden de lege karren weer naar boven getrokken. Soms werden de paarden vervangen door stoommachines die langs de spoorbaan waren opgesteld. De stoommachines trokken de lege karren omhoog met behulp van kabels. In deze situatie waren alle omstandigheden gunstig voor de geboorte van de spoorwegen. De spoorbaan, wagens en de vracht waren aanwezig. En zo ontstond in Engeland een economische behoefte om de paarden en de vast opgestelde stoommachines langs het traject te vervangen door een stoommachine op wielen.

De eerst werkende stoomlocomotief werd gebouwd door de Engelse mijnbouwingenieur Richard Trevithick. Deze reed in 1804 over een bestaande vijftien kilometer lange spoorbaan van de ijzermijn van Pen-y-darren naar het kanaal van Glamorganshire. Deze spoorbaan in Wales was al in gebruik voor het vrachtvervoer met paardenkracht. De stoomlocomotief kon tien wagens trekken met een snelheid van ongeveer 8 km/u. In 1805 volgde de eerste openbare spoorweg tussen Croydon en Wandsworth in Surrey. De wagens op deze spoorbaan werden nog door paarden getrokken. Het probleem van de machine van Trevithick was dat deze te zwaar bleek voor de gietijzeren rails, die dan ook

regelmatig braken.

In het Uitvindtijdperk (1804-1824) bleven de Engelse ingenieurs zoals George Stephenson werken aan sterkere rails en betere stoomlocomotieven, maar voor de aanleg van een spoorlijn moet er een commerciële partij worden gevonden die het experiment voldoende vertrouwt. Voor een spoorlijn moet er land worden onteigend, er moeten beddingen, rails, bruggen en perrons worden aangelegd, personeel moet worden opgeleid, een beveiligingssysteem moet worden opgezet; kortom er is een exploitatiemaatschappij nodig. Het is werk voor boekhouders en bestuurders. De pioniers hadden een bruikbare stoomlocomotief gemaakt, en in de volgende Bouwfase ontstonden de eerste spoorwegmaatschappijen.

## 1824-1844 Bouwen Spoorbedrijf

De Pionier had bewezen dat een stoommachine zich over rails kon voortbewegen, maar een uitvinding is nog geen spoorbedrijf. Daarvoor zijn kapitaal, grond, organisatie, personeel en betalende klanten nodig. In de Bouwfase verschijnt daarom de Ondernemer: praktisch, vasthoudend en bereid een berekend risico te nemen. Hij neemt de vonk van de Pionier over en geeft haar een duurzame vorm. Het snelle, goedkope en massale vervoer van personen en goederen was een maatschappelijke behoefte geworden, en de spoorlijn bood een overtuigend antwoord. Aan het einde van de Uitvindfase was de tijd rijp voor particuliere ondernemers die de risicovolle investering in aanleg en exploitatie aandurfden.

Het begon met het kolentransport in Noordoost-Engeland. In 1821 werd de Stockton & Darlington Railway opgericht en vier jaar later was een veertig kilometer lange lijn tussen Stockton en Darlington gereed. De eerste trein reed op 27 september 1825, getrokken door George



Station Liverpool Road in Manchester op de lijn Liverpool-Manchester.

Linksboven bij de opening in 1830. Linksonder in de jaren 1950 en rechtsboven in de jaren 1980. Tegenwoordig is de lijn een museumlijn (rechtsonder).

Stephensons stoomlocomotief Locomotion. Het was de eerste openbare spoorweg met een stoomtrein: iedereen mocht tegen betaling van de lijn gebruikmaken. Het personenvervoer was nog ondergeschikt aan het kolenvervoer; het personenrijtuig werd aanvankelijk nog door paarden getrokken. In 1830 volgde de opening van de Liverpool & Manchester Railway, die wordt beschouwd als de eerste moderne spoorlijn. Voor de keuze van de beste locomotief organiseerde de maatschappij een wedstrijd, die werd gewonnen door Stephensons Rocket. De spoorlijn werd technisch én commercieel een succes. Binnen tien jaar werden tussen tal van steden spoorlijnen aangelegd, ook buiten Engeland. Aanvankelijk bleven het losse verbindingen tussen steden: zelfstandige ondernemingen, ieder met een eigen markt, kapitaal en

belang. Dat paste bij de Ondernemer, die eerst bewijst dat één lijn kan werken voordat hij aan een netwerk denkt.

In de eerste twee tijdperken voltrok zich zo een duidelijke overdracht. De Pionier zette de locomotief op de rails; de Ondernemer maakte er een rendabele organisatie van. Zodra die formule zich had bewezen, was zij echter niet meer te beheersen binnen afzonderlijke lijnen en voorzichtige investeringen. Het spoorbedrijf werd een belofte van grenzeloze groei. Tijdens de spoorwegmanie van 1836-1847 financierden enthousiaste beleggers de aanleg van duizenden kilometers spoor, en ook buiten Engeland stak Brits kapitaal de Europese lijnen aan. De nuchtere Ondernemer maakte plaats voor de Speculant, die niet alleen investeerde in bestaande vraag, maar vooral in een toekomst die hij al voor zich zag. Niet ieder traject bleek rendabel; sommige lijnen liepen naar kleine dorpen en waren meer op hoop dan op behoefte gebouwd. Toen de zeepbel barstte, gingen veel bedrijven failliet. Toch hadden de Ondernemers de beslissende stap gezet: zij hadden van een uitvinding een bedrijf gemaakt. Nu konden de losse lijnen zich, mede door de roes van de speculatie, als een spoorwegvirus verspreiden en in de Groeifase naar elkaar toe groeien tot een netwerk.

## 1844-1864 Groeien Spoornet

Op 20 september 1839 was er een groot feest net buiten Amsterdam. Veel mensen waren samengestroomd voor de opening van de eerste spoorlijn in Nederland. De trein en het station waren met vlaggen versierd. Om half twee precies zette de machinist de stoomlocomotief de Arend met negen rijtuigen langzaam in beweging. De stokers gooiden een extra schep kolen op het vuur. Een langgerekt gefluit klonk. De menigte juichte. Met horten en stoten vertrok de trein. Met een snelheid van 30 kilometer per uur raasde de trein onderweg langs de

# Stationsarchitectuur

Spoorwegstations hebben altijd al tot de verbeelding gesproken. Al vrij snel na het ontstaan van de eerste stations werden deze vaak net zo gezichtsbepalend voor stad en dorp als kerken of stadhuizen. En dat is niet zo verwonderlijk. Een station wordt niet alleen als visitekaartje van de spoorwegen gezien, maar ook als representant van de plaats zelf. Wie met de trein in een bepaalde plaats arriveert ziet immers als eerste het station.

De stationsarchitectuur volgt het ritme van de 20-jarige tijdperken van de spoorwegen. Vanaf de Groeifase zien we hoe de stations in de opeenvolgende tijdperken meebewegen met de verandering van functionele eisen, budgetten en de modes in de architectuur. Veel stations ondergingen in hun lange geschiedenis een aantal metamorfoses. Bij elke vervelling werden ze groter maar helaas soms niet mooier. Samen verbeelden de negen tijdperken een fascinerende tijdreis van de architectuur van het moderne Nederland.

| tijdperk  | kenmerk       | trends in de stationsbouw         |
|-----------|---------------|-----------------------------------|
| 1844-1864 | groeien       | poorten in neostijlen             |
| 1864-1884 | bezielen      | standaardstations als herenhuizen |
| 1884-1904 | huwelijk      | spoorwegpaleizen                  |
| 1904-1924 | verfijnen     | stationnetjes van het buurtspoor  |
| 1924-1944 | kantelen      | functionele ov-knooppunten        |
| 1944-1964 | transformeren | monumentale wederopbouw           |
| 1964-1984 | verheffen     | combigebouw en standaardstations  |
| 1984-2004 | monopolie     | hightech en ondergronds           |
| 2004-2024 | bevrijden     | OV-terminals in stadcentra        |
| 2024-2044 | sterven       | stationshuiskamer                 |



Leiden heeft in haar geschiedenis drie stations versleten. Op de foto uit ca. 1955 wordt links gebouwd aan de hoger gelegen nieuwe perrons. Rechts staat de nieuwe stationshal met in de steigers de klokkentoren, ontworpen door H.G.J. Schelling. Geheel rechts staat nog het oude (tweede) station uit 1879 van D.A.N. Margadant. Ook de nieuwbouw uit 1955 was in de jaren tachtig uit zijn jasje gegroeid en werd in 1996 vervangen door het vierde station van Leiden. Station Schiedam (onder) werd in 1963 vervangen door een ontwerp van Koen van der Gaast.





Station Amsterdam Willemspoort gelegen tegenover de Willemspoort of Haarlemmerpoort. Het HIJSM-stationsgebouw in de neoclassicistische stijl kwam gereed in 1843 en deed dienst tot 1878.

## 1844-1864 Poorten in neostijlen

Wanneer rond 1850 de trein definitief een plekje heeft bemachtigd in het Nederlandse landschap, wordt het station in de Groeifase het visitekaartje van de spoorwegmaatschappijen. Om de reizigers over de streep te halen, verrijzen er adembenemende stations zoals Rotterdam Delftsche Poort en Amsterdam Willemspoort. Vaak hebben de eerste stations letterlijk de vorm van een poort, waarmee ze als de nieuwe stadspoorten symbool staan voor het moderne openbaar vervoer. Het station moet niet alleen de rook van de locomotief verdoezelen, het moet vooral ook allure en comfort uitstralen. De toegepaste neostijlen zoals het neoclassicisme, neogotiek, en later de neorenaissance bieden een bekende, vertrouwde vormtaal in een eeuw vol schokkende veranderingen. Alle stations uit deze periode zijn helaas gesloopt, met uitzondering van het ‘kasteel’ in Valkenburg. Dit oudste stationsgebouw van Nederland werd ontworpen in een Engelse neoclassicistische stijl.

# Spoorkaart 1860

In 1830 wordt in Engeland de eerste spoorlijn geopend waarop reizigerstreinen volgens een vaste dienstregeling rijden. Daarna gaat het snel. België, dat zich nog maar net van Nederland heeft afgescheiden, heeft in 1835 zijn eerste spoorlijn. Nederland blijft achter en moet wachten tot 1839. Vanaf dan raken de eerste twee spoorwegmaatschappijen HIJSM en NRS met elkaar verward in een concurrentiestrijd. Al snel liggen er ook kapers vanuit het buitenland op de kust, die lijnen beginnen aan te leggen vanuit buitenlandse netten naar het achterblijvende Nederland.



Hollandsche IJzeren  
Spoorweg-Maatschappij  
(HIJSM)

Nederlandsche  
Rhijnspoorweg-  
Maatschappij (NRS)

Société Anonyme des  
chemins de fer  
d'Anvers à Rotterdam

Aken-Maastrichtse  
Spoorweg-Maatschappij

# Spoorkaart 1880

De overheid vreest dat particuliere ondernemingen vooral winstgevende verbindingen zullen bouwen en grote delen van het land onbereikbaar zullen blijven. Daarom neemt de Staat zelf het initiatief met de aanleg van tien nieuwe spoorlijnen. Met de aanleg van deze lijnen worden de grote rivieren overbrugd en sluit zich het netwerk. De nieuwe lijnen worden voornamelijk geëxploiteerd door de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS). Ondanks de naam is dit geen staatsbedrijf, maar een particuliere onderneming, net als de HIJSM en NRS. De HIJSM en SS groeien uit tot de twee grootste maatschappijen.

