De boog van Thorbecke

150 jaar spoorlijn

Het is dit jaar 150 jaar geleden dat Castricum op het spoor werd aangesloten. Op zondag 1 mei 1867 vond de eerste rit plaats met hoogwaardigheidsbekleders, de dagen daarop was het gewone publiek aan de beurt. Waarom werd het onbetekenende Castricum met een wijde boog op het spoornet aangesloten en hoe belangrijk was het voor de ontwikkeling van het dorp?

Ter aanvulling op de artikelen over de komst van het spoor in het zestiende jaarboekje (1993) nog een kort antwoord op deze vragen.

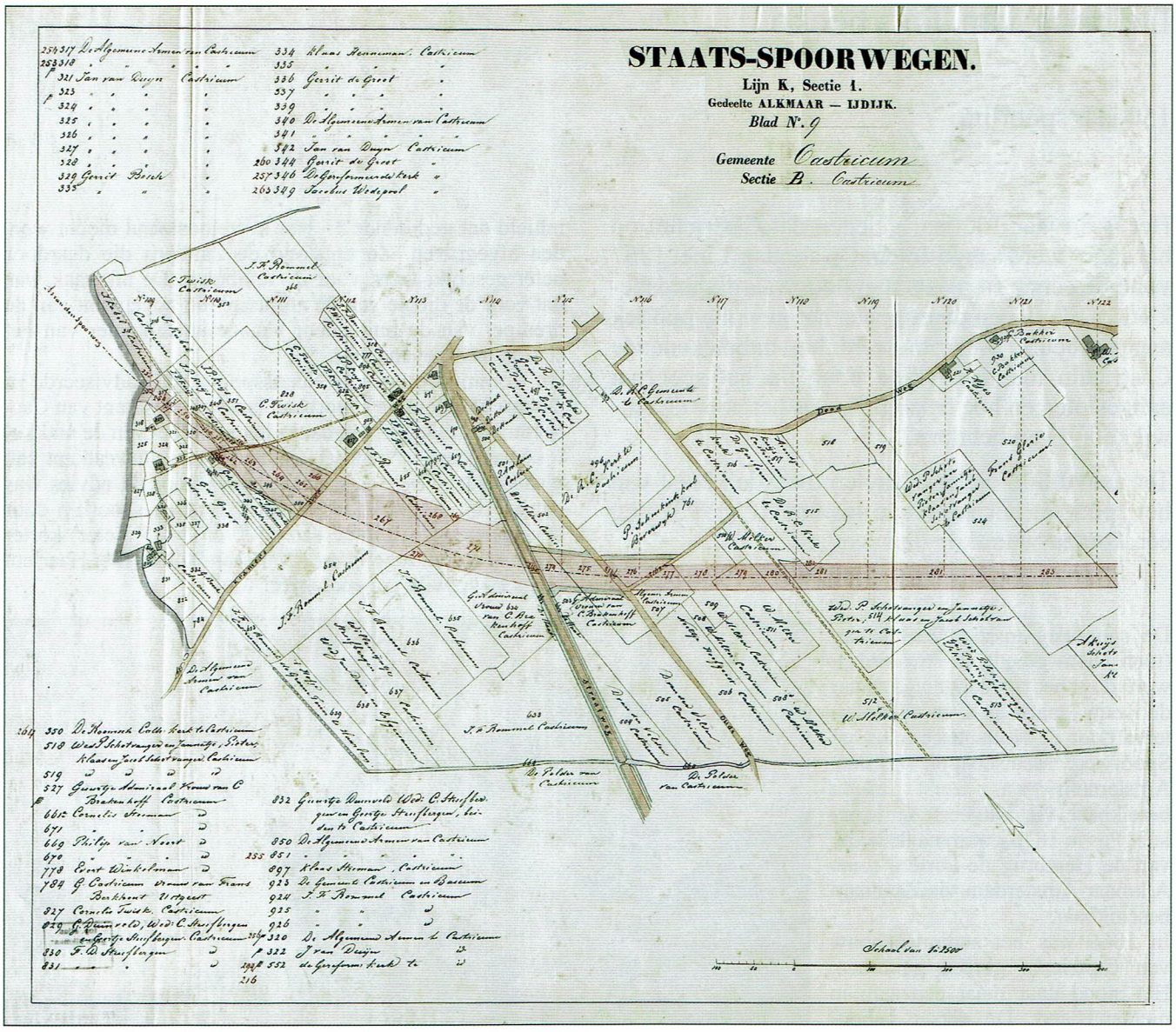
De spoorweg tussen Den Helder (toen Nieuwediep) en Amsterdam werd door het rijk aangelegd onder de naam Staatslijn K en geëxploiteerd door de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HSM). Amsterdam was eerst alleen bereikbaar via Uitgeest en Haarlem. Pas in 1878 kwam na de bouw van de Hembrug de kortere route Alkmaar-Amsterdam via Zaandam beschikbaar.
In 1866 was het stationsgebouw van Castricum gereed gekomen. Het stond daar maar eenzaam in niemandsland. De eerste bebouwing begon pas 300 meter verderop. Aan de Stationsweg was nog geen huis te bekennen. De witte villa's dateren uit 1919 en kwamen dus pas 50 jaar later. Het dorp met rond de 1400 inwoners was niet veel meer dan de Dorpsstraat en de Burgemeester Mooijstraat, die toen nog Kramersweg heette. De omliggende zandwegen en paden waren in slechte staat. Het spoor kreeg in het tuinbouwdorp bepaald geen warm welkom. Pas na herhaald aandringen van de toenmalige minister van Binnenlandse Zaken besloot de gemeenteraad de toegangsweg van het dorp naar het station te begrinden en te verlichten. Tussen het station en de r.-k. kerk werden zes petroleumlantaarns geplaatst.

Station omstreeks 1907.

Oost of west van Castricum

Voor de aanleg van de spoorbaan sloot de Staat een overeenkomst met de eigenaresse van het duingebied, jonkvrouwe Margaretha Johanna Deutz van Assendelft, die inhield dat gedurende 15 jaar kosteloos zand mocht worden afgegraven. Zo ontstond de Zanderij die daardoor beter geschikt werd voor de tuinbouw. De afspraak was dat voor de diepte van de afgraving de bovenkant van de drempel van de buitendeur van de wachtkamer van het station maatgevend was.
De Commissie voor de Staatsspoorwegen adviseerde in januari 1863 om de spoorbaan langs de oostkant van Castricum aan te leggen, ondanks het voordeel van de makkelijke aanvoer van zand als de aanleg aan de westkant zou plaatsvinden. De voornaamste reden voor dit advies was dat bij een mogelijke voortzetting van de spoorlijn door de Zaanstreek, de route dan 1500 el (1035 meter) korter zou worden en tegelijkertijd een aansluiting met Haarlem langs Beverwijk gemakkelijker was.

Op 11 september 1863 meldde de *Opregte Haarlemsche Courant* dat overeenkomstig de wens van minister Rudolf Thorbecke (1789-1872) de spoorbaan toch langs de duinen ten westen van Castricum zou worden aangelegd. Wel werd het een nadeel genoemd dat de hele kom van de gemeente aan de binnenzijde van de boog, een 'haakse bocht van 100 graden, kwam te liggen. Hierdoor zou het vrije uitzicht van de machinisten gehinderd worden.
De reden waarom Thorbecke toch aanleg aan de westkant van Castricum wenste, zou van formele aard zijn geweest. Voor de zandaanvoer kon, bij aanleg aan de oostkant, desnoods tijdelijk een zijtakje gemaakt worden. Thorbecke meende echter dat voor dat doel het middel van 'onteigening ten algemene nutte' niet ingezet kon worden. Om aan dat bezwaar tegemoet te komen moest een blijvende boog



Gedeelte van de onteigeningskaart met de bijzondere spoorboog (1865).

naar Castricum gemaakt worden. In een commentaar van het *Rotterdamsch Nieuwsblad* van 23 december 1878 werd de bocht van Thorbecke niet het mooiste en het voordeligste monument genoemd. *"Een wat al te grote eerbied voor de letter van de wet"*, aldus de krant. Professor I.J. Brugmans schreef in 1958 een boekje over Thorbecke waarin hij opmerkte: *"dat deze markante man niets had van hetgeen men tegenwoordig met een slap modewoord 'soepelheid' pleegt te noemen."*

Dat Castricum niet ook het vertakkingspunt richting Haarlem is geworden, kwam door wijziging van de plaats van de sluizen in het Noordzeekanaal, dichter bij het strand, waardoor de spoorweg hier geen gebruik van zou kunnen maken.

De ligging van de spoorlijn ten westen van Castricum noemde de stedenbouwkundige Joël Meyer de Casseres in 1928 uitermate ongunstig en een probleem voor de opstelling van een rationeel uitbreidingsplan. Binnen het grondgebied van de gemeente waren acht spoorwegovergangen, waarvan vier onbewaakt. De overwegen bij het station bestempelde De Casseres als bijzonder hinderlijk voor het verkeer.

Zou de spoorlijn aan de oostkant zijn gelegd dan zou die nu midden door het dorp gelopen hebben wat zeker ook de nodige problemen had opgeleverd.

Minister Johan Rudolf Thorbecke geboren in Zwolle op 14 januari 1789 en overleden op 4 juni 1872. Hij was een van de grootste staatslieden die ons land heeft gekend.

Klachten van de burgemeester

Langs de spoorlijn kwamen standaard 'Waterstaatstations', genoemd naar de opdrachtgever Rijkswaterstaat. Architect was Karel Hendrik van Brederode. De stations waren in vijf klassen onderverdeeld, gerelateerd aan het aantal inwoners van de plaats waar het station zou komen. Zo kreeg Alkmaar een station van de 3e klasse en Castricum van de 5e klasse. Alles aan die gebouwen was gestandaardiseerd. Alle vormen en maten, tot die van de ramen en deuren toe, waren van tevoren bepaald. De woning van de stationschef was op de verdieping.

De wachtkamer derde klasse in station Castricum (1941).

De pas aangetreden burgemeester jonkheer Jacob Boreel van Hogelanden klaagde in 1877 over het gebouw. Volgens hem waren alle stations op de lijn Uitgeest-Den Helder inmiddels vergroot, behalve in Castricum, terwijl er van en naar het station jaarlijks 23.540 reizigers vervoerd werden. Het bezwaar van de burgemeester kwam erop neer dat de reizigers van de drie verschillende klassen zich met één wachtkamer moesten behelpen. Via de commissaris des Konings kreeg de burgemeester een gedegen antwoord van de Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten:

"De 23.540 reizigers verdelen zich over 10 x 365 treinen, gemiddeld 6 reizigers per trein. Als het aantal zou verdubbelen was er nog geen grond voor vergroting van de wachtkamer. Het zou pas te overwegen zijn bij veel 1e en 2e klas-reizigers, wat in Castricum niet het geval is.

In 1877 werden de in Castricum uitgegeven kaartjes als volgt verdeeld: 4%: 1e klasse; 5%: 2e klasse en 91%: 3e klasse. In het algemeen was de verhouding 10, 20 en 70%. Verder werd opgemerkt dat de 25 m² grote wachtkamer nog nooit te klein was gebleken, ook niet op de drukste dagen."

Voor deze argumenten moest de burgemeester wel capituleren en genoegen nemen met een wachtkamer waar ook 3e klasse passagiers gebruik van maakten. Pas in 1912 werd het station wat uitgebreid en kwamen er toch nog extra wachtkamers voor de eerste en tweede klasse.

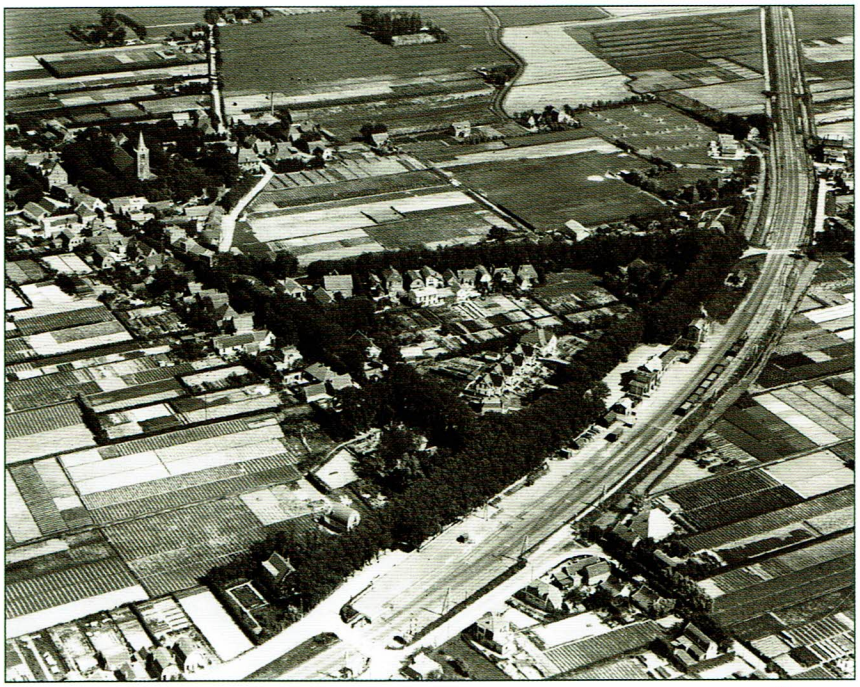
Fraaie overkapping

De elektrificatie in 1931 werd voor Castricum van grote betekenis door de betere verbindingen. Langs de spoorlijn werden masten geplaatst voor de bovenleiding. De indeling van het stationsgebouw uit 1866 veranderde. Er werd een middenperron aangelegd, waarop het seinhuis werd geplaatst. Vanaf het stationspleintje aan de oostkant van het stationsgebouw werd een tunnel gebouwd naar het middenperron dat over bijna de gehele lengte een fraaie overkapping kreeg, die gemaakt werd door de Rotterdamsche Metaalindustrie voor de som van *f* 12.721. (De overkapping is aangewezen als gemeentelijk monument). De reizigers hoefden niet meer over de sporen naar het middenperron te lopen. Het emplacement werd verbreed en er kwam een los- en laadperron.

Na de elektrificatie reed er één sneltrein per uur tussen Alkmaar en Amsterdam. Deze stopte buiten de spits alleen in Castricum.

Forensendorp

Castricum was van oudsher een dorp van tuinders en landbouwers. Forensen waren er nauwelijks. Volgens een opgave van de burgemeester uit 1927, toen het dorp rond de 5000 inwoners telde, waren er 74 die hoofdzakelijk in de Zaanstreek werkten. Slechts 4 procent van het werkende deel van de bevolking kon als forens worden aangemerkt, tegenover meer dan 75% nu. Het geeft aan welke verandering het dorp heeft ondergaan. Volgens de laatst gepubliceerde cijfers zijn er gemiddeld per dag op het station Cas-



Luchtfoto uit 1926 waarop de ruime boog van de spoorlijn goed te zien is.

tricum 7050 in- en uitstappers, wat neerkomt op meer dan 2,5 miljoen reizigers per jaar. Dit mede dankzij de betekenis van het nabij gelegen natuurgebied en het strand.
In 1969 verving NS het oude station door een gebouw van de hand van architect Sander Douma waarin de tunnel uit 1931 werd opgenomen. De luxe restauratie werd na enkele jaren vervangen door een zeer gewaardeerde VVV-ANWB vestiging. Na intrekking van de gemeentelijke subsidie is de ruimte nu in gebruik als bloemenwinkel. Nieuwe aanpassingen aan het gebouw zijn in aantocht met het oog op de ontwikkelingen aan de westkant van het station.
Het gemeentebestuur bood namens de gemeenschap van Castricum op 21 november 1969 aan de Nederlandse Spoorwegen een carillon aan. Bij eerdere verbouwingen is het verwijderd en nu ligt het ergens op de gemeentewerf te wachten op betere tijden. Herplaatsing zou een mooie herinnering zijn aan 'de boog van Thorbecke'.

NIEK KAAN

Bronnen:

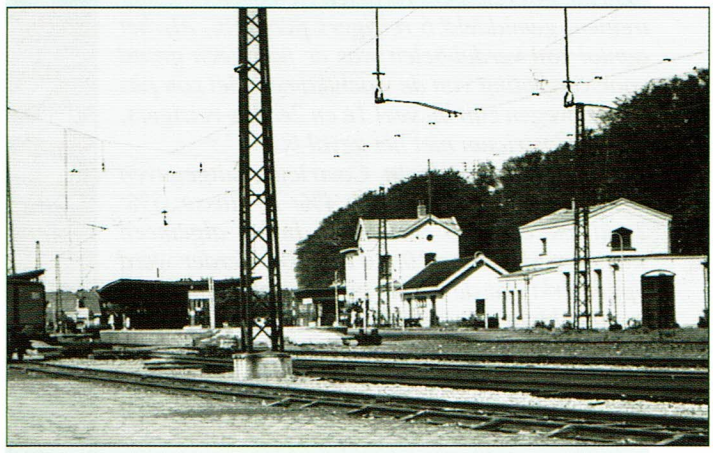
- Archief gemeente Castricum, zoals aanwezig in het Regionaal Archief;
- Baars, Frans, De komst van het spoor, 16e Jaarboekje Oud-Castricum (1993);
- Brugmans, dr. I.J., Thorbecke, Haarlem (1958);
- Delpher krantenarchief, Koninklijke Bibliotheek;
- Kamp, Piet van der, Vervoer per spoor in Castricum, 16e Jaarboekje Oud-Castricum (1993);
- Utrechts Archief voor documentatie over de aanleg van de spoorlijn;
- Zuurbier, Simon, Wie was ...Hermanus Zaalberg, 5e Jaarboekje Oud-Castricum (1982).

Het rangeerterrein -
jeugdherinneringen van Frans Zaal

"Bij het station van Castricum lag een rangeerterrein. Ik weet niet waar het officieel voor nodig was, wellicht voor transport van de veilingopbrengst van de tuinders, maar het lag er wel, compleet met de nodige wissels. Eén spoor kende ik wel, dat was voor de kolenwagen, bestemd voor het psychiatrisch ziekenhuis Duin en Bosch. Eens in de zoveel tijd kwam een locomotief met de kolenwagen aanrijden. We bleven dan altijd kijken, want het was de gewoonte dat de machinist met zijn loc de zware wagen een enorme duw gaf, waardoor die voortrolde over een spoor richting de Duinenboschweg. Waar nu het voetpad ligt, was toen een spoor richting het ketelhuis van het ziekenhuis. De ene machinist was daar behendiger in dan de ander; vaak gebeurde het dat de wagen al aan het begin van de weg tot stilstand kwam.

Kort daarop volgde dan weer een ander ritueel. Vanuit het ziekenhuis, vroeger gesticht genoemd, kwam een contingent krankzinnigen (dat was nu eenmaal de gebruikelijke naam) met een verpleger naar de kolenwagen. Vaak was het moeilijk te zien wie de verpleger was, maar op zijn commando werd er halt gehouden. Net als trekhonden voor een kar werden de patiënten dan ingespannen en de lijn werd vastgemaakt aan de wagen. Soms moest er op iemand gewacht worden die nog moest plassen en wij kregen op die manier voortijdig een gedeelte van onze voorlichting. Het moeilijkst was om de wagen in beweging te krijgen, maar als hij eenmaal rolde, sjokte het stel voor de wagen uit en kon er op Duin en Bosch weer gestookt worden. De wagen moest ook weer teruggebracht worden, maar dat was niet zo'n probleem, want dan kon men met minder krachtige bewoners volstaan. Bovendien was het een goede therapie.

Als we terugkwamen van onze favoriete speelplek de Papenberg, dan gingen we vaak naar het spectaculaire rangeren kijken. Die herinnering leverde voor mij nog een behoorlijke frustratie op. Op zekere dag keek ik naar de bewegingen van locomotief en wagens, toen opeens de loc een soort vreugdesprongetje maakte. Op het spoor bleek een grote bout te liggen waarmee de rail normaal vast werd gemaakt aan de biels. Onmiddellijk werd ervan uitgegaan dat de dader naar het effect daarvan stond te kijken. Helemaal onschuldig was ik niet, want we hadden al eens een muntstuk op de rails gelegd, wat tot onze vreugde een platgewalst stuk metaal opleverde. Maar deze keer was ik hieraan totaal niet schuldig. Aan een woedende machinist moest ik mijn naam en adres opgeven en dat had tot gevolg dat ik mij moest melden bij het politiebureau in de statige villa aan het begin van de Dorpsstraat. Ik heb daar honderd strafregels moeten schrijven: Ik mag geen steen op de rails leggen. Zeer verontwaardigd was ik en bovendien was het niet eens een steen."



Het rangeerterrein lag achter het station op de plaats van het huidige parkeerterrein.