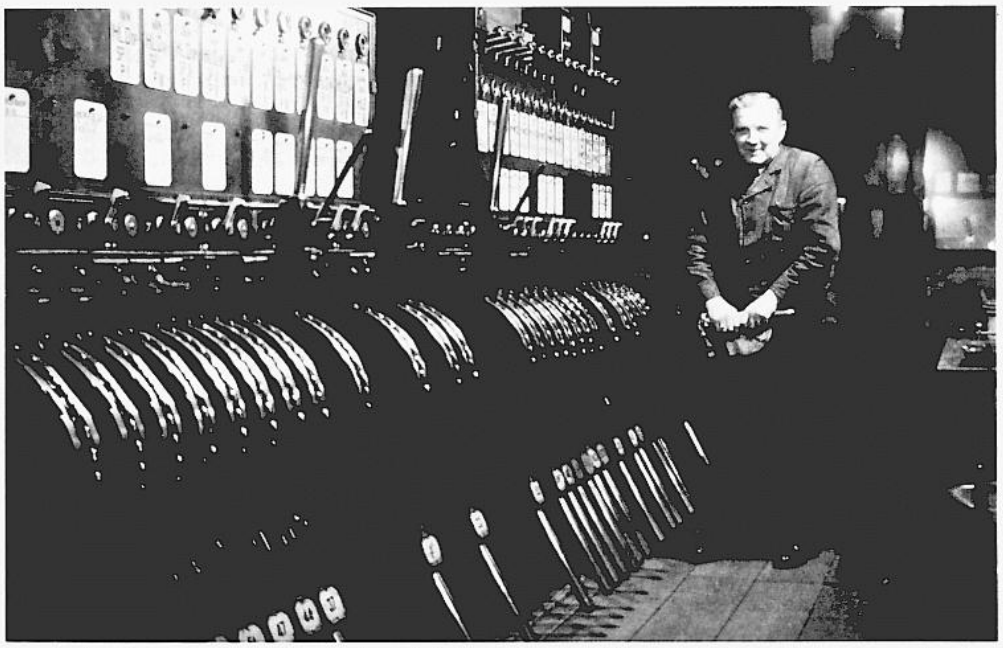
Een dag op het station Alkmaar anno 1949

H. de Herder

Een nieuwe dag begint. In de ochtendschemering blijft de geüniformeerde figuur, die langs het stationskantoor wandelt, bijna onzichtbaar. Bij het overpad kijkt hij plichtsgetrouw naar links en naar rechts alvorens over te steken. Daarna klimt hij het donkere perron op en begeeft zich naar het seinhuis. Hij opent de deur en ontsteekt het licht: het is 4 uur en 19 minuten in de vroege morgen. Treindienstleider (trdl) Alkmaar is aanwezig: de dienst kan beginnen.

Nadat hij de jas heeft uitgedaan, gaat hij achter het bureau zitten om de dienstovergave te lezen. Weinig bijzonderheden, alleen de mC van trein 2402 heeft een defecte compressor. Na het zetten van zijn handtekening kan de dienst beginnen. Het is wel een onmenselijk uur waarop gestart wordt. Dit komt omdat de eerste trein reeds te 4.42 uur binnenkomt en de treindienstleider twintig minuten tevoren aanwezig moet zijn. Er is geen doorlopende dienst in Alkmaar; voor de drie uur dat er geen treinverkeer is, wenst de maatschappij geen personeel te stellen. Iedere morgen moet dus de zaak weer opgestart worden en dat zal nu beschreven worden.

Het is 4.28 uur als op het bedieningstoestel een belletje rinkelt en een klepje naar beneden valt. Post III aan de zijde Heiloo meldt zich en geeft tevens te kennen dat de verwachte trein in de buurt komt. Dit is de trein die de stukgoedwagens vervoert voor de loods van Van Gend en Loos en op spoor I moet binnenkomen. De trdl gaat naar buiten om zich er persoonlijk van te overtuigen dat het spoor „vrij en onbelemmerd" is, en constateert daarbij tegelijkertijd dat ook de rangeerder present is. Terwijl hij de handelingen aan het bedieningstoestel verricht, komt de seinhuiswachter binnen en „rammelt" er tevens weer een bel, waaruit geconcludeerd kan worden dat ook de seinhuiswachter van Post I aanwezig is. Het begin van de activiteiten laat zich dus niet slecht aanzien. Weer terug op zijn post ziet de trdl in het donker naast het materieel van de eerste trein richting Amsterdam een figuur lopen. Gezien zijn uniformpet moet dit de wagenvoerder zijn. Even later komt deze weer voorbij met een lange stok onder de arm; de

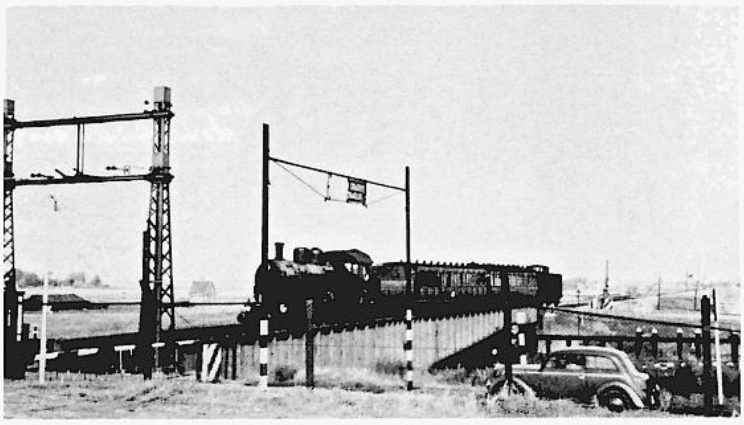


Het bedieningstoestel van Post T. De seinhuiswachter heeft het handel (van de klap) even in de middenstand gehouden, want de fotograaf heeft maar een boxje ter beschikking en kan onder de heersende lichtomstandigheden geen bewegingen registreren; 17 maart 1948. Foto: H. de Herder.

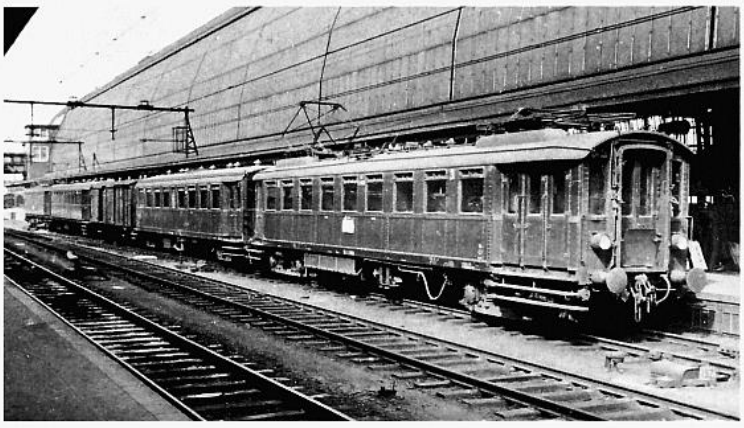
woorden die hij naar de bemanning van Post T roept, zijn noch vriendelijk noch vrolijk. Het luchtreservoir dat de pantograaf moet opzetten, is leeg en nu moet hij met een (geïsoleerde) stok een pantograaf tegen de bovenleiding duwen en dit zolang volhouden totdat bedoeld reservoir weer gevuld is. Dat kan vijf minuten duren en is een vermoeiend klusje. Zijn dag is dus niet te best begonnen.

Terwijl dit zich afspeelt op spoor IIb, komt op spoor I de verwachte goederentrein binnen en de machinist, die dit beslist niet voor de eerste keer meemaakt, rijdt door totdat de strategisch opgestelde rangeerder het sein geeft dat de trein ver genoeg is gereden en nu over de wissels 56/57 kan worden teruggezet naar het loodsspoor. Daar openen allerhande lieden de deuren om direct aan de slag te gaan en komt er wat licht in de donkere nacht.

Even later gaan plotseling alle lampen op het perron branden, wat een teken is voor de trdl dat de onderladingmeester van het perron, al dan niet vergezeld van zijn trawanten, ook aanwezig is. Intussen heeft de rangeerder de loc onder de loods losgemaakt en weer boven het wissel gestuurd. Na het omleggen daarvan geeft hij de machinist opdracht om op spoor I „onder het sein te gaan staan". Deze loc gaat dan om 4.55 uur met tender voor al klapperend naar Uitgeest om in die contreien de dag verder nuttig door te brengen. De rangeerder meldt zich op Post T met de vraag of de



Over de enkelsporige draaibrug over het Noordhollands Kanaal komt trein 3766 van Hoorn aangereden met loc 2110, die normaal niet met deze trein reed; 30 augustus 1959. Foto: H. de Herder.



Trein uit Alkmaar na aankomst te Amsterdam CS met in het midden een E-(snelgoed)wagen om in het tekort aan motorrijtuigen met bagageruimte te voorzien; 6 april 1954. Foto: ing. J.A. Bonthuis (509.356).

„Helderse loc" er al aankomt. Die vraag had hij zich kunnen besparen, want bijna op dat moment vraagt Post III of de „Helderse loc" over spoor III mag komen. En dat mag; voordat de losse loc naar Uitgeest vertrekt. De rangeerder stelt zich op langs de perronwand en als de loc (een 2100) netjes voor hem afremt, klimt hij in het machinistenhuis. Intussen heeft de seinhuiswachter de nodige wissels bediend en post I ingelicht. De eerste trein naar Den Helder van spoor IIIa kan menselijkerwijs gesproken op tijd vertrekken en tevens nog wat voorverwarmd worden. Zo half april kan het 's morgens lekker fris zijn en dan mogen de eerste treinen best wat verwarmd worden.

Het speurend oog van de trdl heeft inmiddels ook gemerkt dat op het plaatskaartenkantoor het licht is ontstoken en dat is weer een pak van zijn hart. Als dat niet het geval is, moet hij maar weer zorgen dat er iemand in de stad wordt gewaarschuwd, en die zorg is nu van hem afgenomen. Als hij de losse loc het vertreksein geeft, treft een melodieus geluid zijn oor: het slaan van een hamer op een bufferschijf. Conclusie: ook de wagenmeester is tijdig op zijn werk verschenen. En alsof het niet op kan, verschijnen twee geüniformeerden op het perron, die op het materieel toeschrijden dat om 5.10 uur van spoor IIb naar Amsterdam zal vertrekken. Het is de hoofdconducteur in volle waardigheid en zijn assistent, die met de verbandkist mag sjouwen.

Met drie slagen op de buffer geeft de wagenmeester te kennen dat de trein geremd en goed bevonden is, en wandelt hij daarna richting spoor IIIa om bij de trein naar Den Helder zijn ambt uit te oefenen. En zowaar lopen er nog enkele slaperig uitziende figuren op het perron, zodat de trein naar Amsterdam niet zonder klanten zal vertrekken.

Tegen vertrektijd pakt de trdl zijn rode pet en de vertrekstaf uit de kast en wandelt naar het laatste rijtuig om te zien of de sluitseinen branden. Maar de grootste belangstelling gaat uit naar de courant, de ochtenduitgave van een landelijk dagblad, die per auto uit Amsterdam naar Alkmaar wordt gebracht voor verder vervoer in de richting van Den Helder en, misschien wat merkwaardig gezien de geografische ligging, Heiloo en Castricum. Het is meestal kantje boord en om 5.10 uur ver-



Diverse stations in ons land hadden langs de lange perrons kruiswissels. Hierdoor konden vier treinen een plaatsje vinden. Meestal lagen de wissels recht tegenover elkaar, maar in Alkmaar waren ze verschoven. Eén puntstuk van de kruising valt net binnen spoor II. Een ingewikkeld knutselwerk voor de wisselbouwer; 19 mei 1949. Foto: James Steffensen.

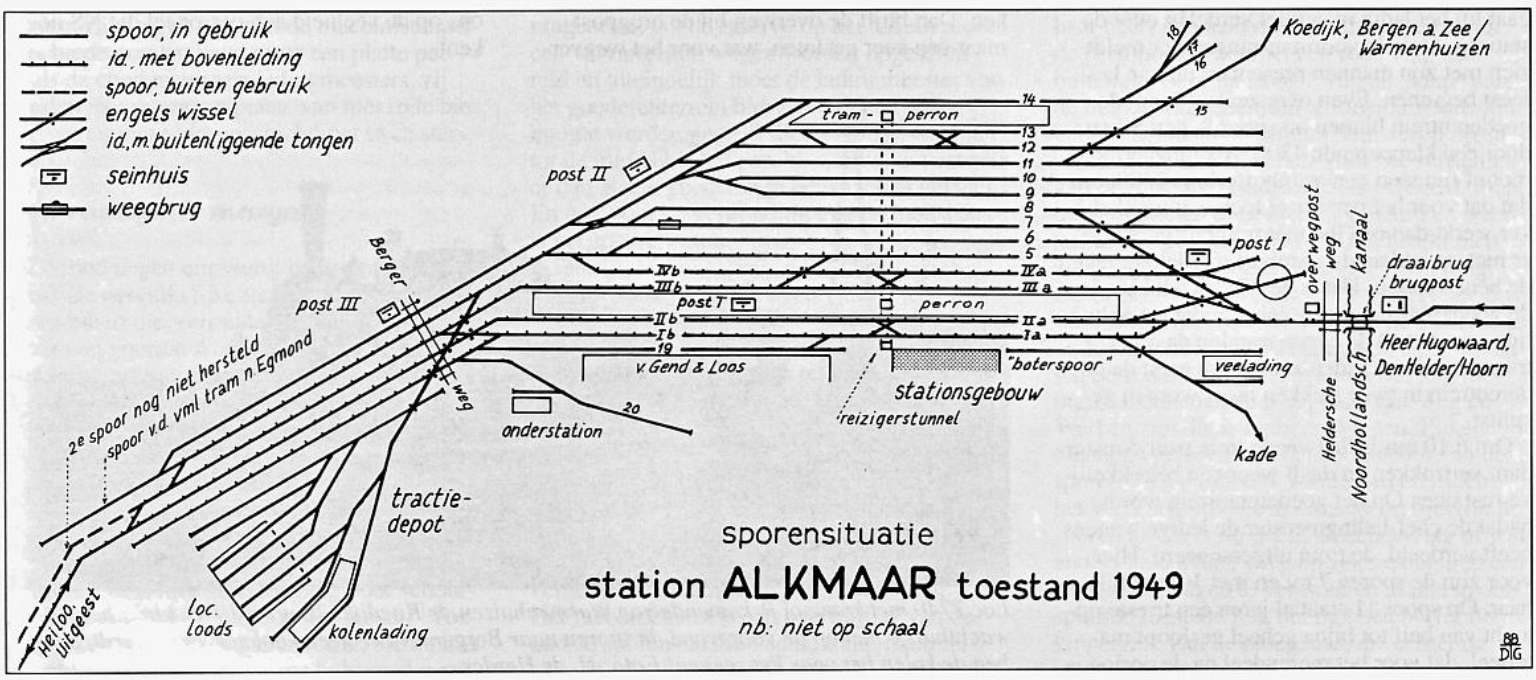
schijnt in de verte een perronkar die zich met grote spoed naar de trein op spoor IIb begeeft. Bijna springt de klok op 5.11 uur als het vertreksein wordt gegeven. Even aan de seinhuiswachter zeggen dat hij naar spoor IIIa gaat en dat de trein naar Den Helder weg mag. Onderweg komt de trdl de wagenmeester tegen die de trein klaar geeft, en de onderladingmeester die de couranten heeft geladen. Ook hier is het treinpersoneel ter plekke, zodat niets een vertrek om 5.15 uur in de weg staat.

De kop is eraf

Vanzelfsprekend heeft de onderladingmeester een krantje voor de trdl, zodat het laatste nieuws straks op een rustig moment kan worden doorgenomen. Op de terugweg naar Post T ontmoet de trdl de man van de ingangscontrole, die de aanwijsborden verwisselt. Wat wil je nog meer op de vroege morgen: iedereen is op tijd op zijn post. Het is ook wel eens anders!

Nu volgt een periode van rust die ongeveer een half uur duurt. In die tijd kunnen wij nu even wat rondzien op het station en wat nader uitleggen over zin en werking van diverse zaken. Alkmaar is het eindstation voor de elektrische dienst uit Amsterdam. Het baanvak Heiloo – Alkmaar is nog enkelspoor als nasleep van de oorlog. De toegang tot het emplacement zijde Heiloo wordt beheerst door Post III. Deze is voorzien van een bedieningstoestel type HS (Hollandsche Spoor). Het lange perron tussen de sporen II en III herbergt onder andere Post T, waar de trdl zetelt. Hier staat een bedieningstoestel type S&H (Siemens & Halske). De toegang tot de goederensporen en tot de tramsporen Alkmaar – Bergen en Alkmaar – Warmenhuizen wordt beheerst door Post II, die eveneens voorzien is van een S&H-toestel. Het tramperron met omliggende sporen valt buiten het verantwoordelijkheidsgebied van de trdl (omdat die tot de traminfrastructuur behoort) en wordt dus niet in onze beschouwingen meegenomen. Aan de noordzijde van het emplacement worden wissels en seinen bediend door post II, ook al voorzien van een S&H-toestel. Dan volgt een overwegpost, de draaibrug over het Noordhollands Kanaal en aan de overzijde van het kanaal de brugpost. Overweg- en brugpost worden bemand door personeel van Weg en Werken.

De treinen van en naar Den Helder en Hoorn zijn nog geheel aan de stoomtractie





Enkele van de defecte rijtuigen op spoor II. Daaronder de omC 902, een P III en een C-lokaal ex-NCS. Op de dag van de opname, 11 september 1949, vertrokken zij naar Haarlem met een zekere toekomst: de sloper. Foto: H. de Herder.

overgeleverd, net als de goederendienst. Op de lijn naar Amsterdam wordt met elektrische treinen een starre uurdienst gereden, aangevuld met enkele van en naar Den Helder doorgaande stoomsneltreinen. Deze sneltreinen vallen in een wat onregelmatig tweeuurpatroon en stoppen tussen Alkmaar en Den Helder behalve te Oudesluis op alle tussenstations. De treindienst naar Hoorn is een onregelmatige tweeuurdienst. De doorgaande stoomtreinen worden gereden met 2100-en van depot Amsterdam met Alkmaars personeel; de overige treinen met 1700-en van eigen depot, aangevuld met een enkele 2100. Het depot Rietlanden verzorgt de goederendienst met een 4300, die doorgaat naar Den Helder. De lokale goederendienst wordt gereden door de 1700-en, die het in het najaar flink te verduren hebben.

Even voor 6.00 uur komen twee spoormannen binnen, die hun dienst beginnen als „echte" treindienstleider en als opzichter goederenterrein. Onze allervroegste man wordt nu opzichter perron. Ook komt de chef-ladingmeester op bezoek. Hij verzorgt de wagenverdeling van het goederenmaterieel ten noorden van Alkmaar en is daarom steeds vroeg bij de pinken. Reeds de vorige dag heeft hij de wagenaanvragen voor heden genoteerd en straks gaat hij het ledig materieel verdelen over de stations. Ook de voorman-rangeerder meldt zich met zijn mannen present en nu kan het feest beginnen. Even over zes uur loopt de goederentrein binnen op spoor 8, getrokken door een klapperende 4300. Als rangeerlocomotief fungeert een trambufferloze 7700, omdat dat voor het personeel toch wat makkelijker werkt dan een loc mèt trambuffer. Als je er niet op let kan de trambuffer je lekker tegen de benen stoten. Het is de 7731. Gelukkig is de goederentrein niet te lang, zodat tot opluchting van de trdl de eerste tramloc naar het tramperron kan rijden zonder dat eerst de goederentrein in twee stukken moet worden gesplitst.

Om 6.10 uur is de tweede trein naar Amsterdam vertrokken en daalt weer een betrekkelijke rust neer. Op het goederenterrein wordt, nadat de chef-ladingmeester de ledige wagens heeft verdeeld, de trein uitgerangeerd. Hiervoor zijn de sporen 7 tot en met 10 beschikbaar. Op spoor 11 staat al jaren een trieste optocht van half tot bijna geheel gesloopt materieel, dat voor het merendeel na de oorlog is gerepatrieerd. Even voor 7 uur verschijnt de ladingmeester perron met veel personeel en materieel ter hoogte van Post T. Om 7.01 uur komt de eerste trein uit Amsterdam binnen en deze voert in het midden een E (snelgoedwagen) mee. Daarin zijn de expresgoederen voor Alkmaar en verder geladen, die met het nachtnet in Amsterdam zijn aangekomen. Dit zijn vaak grote hoeveelheden en twee perronwagens vol is normaal. Tevens moet er aan de zijde Heiloo nog versterking worden bijgeplaatst, zodat het even uitkijken wordt. Gelukkig is deze trein op tijd en ook de aansluitende trein uit Den Helder is op tijd binnen op spoor IIIb. De locomotief van de trein uit Den Helder gaat naar binnen. Het personeel heeft in Den Helder overnacht en gaat nu „echt" slapen. De locomotief wordt niet gedraaid, want in principe staan de 2100-en in het depot altijd schoorsteen-voor in de richting van Amsterdam. Zulks in verband met eventueel plotseling uitrukken als reserve voor die richting.

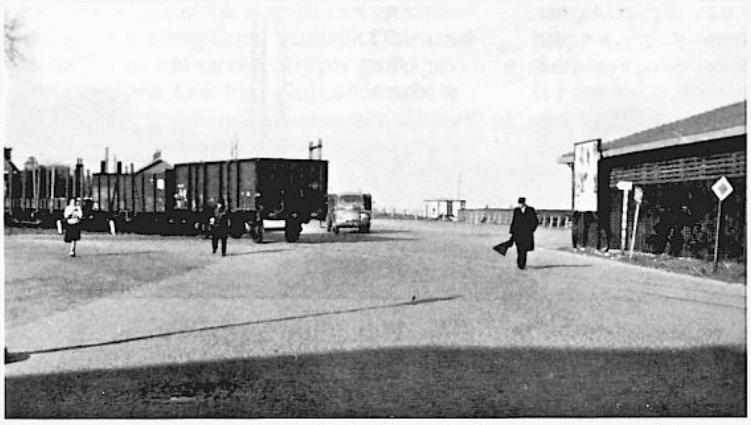
Als om 7.10 uur de perronopzichter fluit voor vertrek naar Amsterdam, is er tevredenheid alom. De nieuwe locomotief, die naar Den Helder moet rijden, wordt gemeld. Meteen daarna komt de locomotief voor Hoorn, die op spoor 5 zijn materieel moet oppakken en omhalen naar spoor IIa. Dit gebeurt pas nadat om 7.20 uur de Helderse trein is vertrokken. Dan blijft de overweg bij de brugpost maar één keer gesloten, wat voor het wegverkeer misschien wat irritant is maar voor de wachter eenvoudiger. De wijzers gaan voorbij 7.30 uur en Heerhugowaard seint trein 932 op tijd af. Dit is een van de doorgaande stoomsneltreinen Den Helder – Amsterdam, die driemaal daags heen en even zovele malen retour rijden. De perronopzichter begeeft zich naar spoor IIa om na het binnenlopen van de sneltrein op spoor III direct de Hoornse trein te laten vertrekken. Er zijn voor de sneltrein (die ook te Heiloo, Castricum en Uitgeest stopt) altijd veel reizigers en met wat hulp bij het sluiten van de portieren kan het vertrek op tijd plaatsvinden.

De aankomst en het vertrek van de trein van en naar Amsterdam vindt plaats, gevolgd door de aankomst van de eerste trein uit Hoorn, die vol zit met schooljeugd. Even later komt er weer een sneltrein uit Den Helder, die doorgaat naar Amsterdam en zonder te stoppen tussen Alkmaar en Amsterdam een rijtijd heeft van 37 minuten voor 39 kilometer. De volgende stap is de binnenkomst op Post T van de opzichter goederenterrein, die de aangekomen trein heeft uitgerangeerd en nu mededeelt wat er zo aan goederentreinen naar de omliggende stations zal moeten rijden. Er moet zowaar naar Bergen gereden worden; dat komt echt niet dagelijks voor en het locomotiefdepot moet hiervan in kennis worden gesteld. En zulks geschiedt. Verder gaat een deel van de aangekomen wagens door naar Den Helder en heeft men deze trein netjes op volgorde gerangeerd, namelijk voor Schagen, Anna Paulowna en voor Den Helder. Voorts worden Broek op Langendijk, Noord Scharwoude Dorp, Warmenhuizen en Heiloo/Castricum bediend. In herfst en winter zijn het vaak grote treinen die vertrekken naar de verzendstations van de koolsoorten. Nu is het rustiger. Een rariteit is de treinnummering van de goederentrams naar Bergen, respectievelijk Warmenhuizen. Zij worden aangeduid met letters in plaats van cijfers. Behalve het depot wordt „het kleine spoortje", zoals het tramperron in de wandeling wordt genoemd, ingelicht. Alle goederentreinen vertrekken in de ochtend na 9.00 uur, behalve die naar Warmenhuizen, die 's middags vertrekt.

Buiten loopt de goederentreinconducteur reeds alle treinen op te nemen en als beloning mag hij dan mee naar Den Helder. Dit brengt ons op de veelheid aan personeel die NS nog kent.



Loc 7740 met konvooi P, komende van Warmenhuizen, te Koedijk; 20 april 1948. Links het wachthuisje met op de voorgrond de sporen naar Bergen. Nu er geen kool vervoerd wordt, hebben de kolen het voor het zeggen! Foto: H. de Herder.



Het rangeerdeel naar de Handelskade steekt de weg over, vooruitgegaan door de ladingmeester met rode vlag. Op de achtergrond de brug en de brugpost; 7 maart 1951. Foto H. de Herder.



De trambufferloze 7731 rangeert op de nog zeer rustige Handelskade. Machinist en rangeerder nemen de tijd om de uit te voeren rangeermanoeuvre te bespreken; 3 maart 1948. Foto: H. de Herder.

Om met de conducteurs te beginnen, kennen wij in Alkmaar: leerling-conducteurs, tramconducteurs (die alleen op de tram dienst mogen doen), goederentreinconducteurs (die goederentreinen begeleiden en ook op de tram dienst mogen doen) en verder „gewone" conducteurs en hoofdconducteurs. Is de laatste al een bijna onaantastbare autoriteit, de treincontroleur steekt hier nog boven uit.

Min of meer dezelfde verscheidenheid is bij tractie aan te treffen. Ook hier opent de leerling-machinist de rij, gevolgd door de trammachinist. Deze categorie mag alleen op de trams dienst doen en bestaat uit enkele wat oudere heren. Dan volgen de ondermachinisten. Dit zijn volledig bevoegde machinisten, die echter nog geen plaats kunnen krijgen in het machinistencorps omdat het (landelijke) totaal aan formatieplaatsen vol is. Na de machinist krijgen wij de hoofdmachinist, die op het depot de dagelijkse gang van zaken bestuurt en ten slotte de opzichter-machinist, die een controlerende functie ten opzichte van de machinisten heeft. En dan mogen wij niet vergeten te vermelden dat er ook nog wagenvoerders bestaan, die (hier) de elektrische treinen rijden en alleen daarvoor bevoegdheid hebben. Zij mogen dus niet op de stoom rijden en zijn over het algemeen ook niet uit de stoomwereld afkomstig. Een aantal van hen is heel vroeger in Leidschendam begonnen op de ZHESM en in 1930, toen Alkmaar – Amsterdam onder de draad kwam, hierheen overgeplaatst. Zij dragen ook niet de machinistenpet met brede gouden band maar een platte pet zoals de conducteurs en ladingmeesters, zij het dan met groene in plaats van met rode bies afgezet en met bliksemschicht met twee sterren.

Een rustige(?) morgen

Zo rond negen uur wordt het weer even druk. De gebruikelijke treinen van en naar Amsterdam met een aansluitende trein uit Hoorn en voordat Amsterdam vertrekt nog de binnenkomst van de ochtendsneltrein Amsterdam – Den Helder, die na enkele minuten stationnement doorgaat. En dan zal de opzichter perron maar eens wat gaan eten en zal de opzichter goederenterrein zien dat hij de diverse goederentreinen de deur uit krijgt. Als laatstgenoemde dan na gedane arbeid ook wat gaat consumeren, hoort men de seinhuiswachter zeggen: „Er is hier geen toegang voor schooljongens, dat moet je nu toch wel weten!" Toegesproken wordt de wagenmeester, die nu niet direct kan bogen op een grote lichaamslengte en daarmee vaak gepest wordt. (Bij nameten bleek hij slechts 163 cm, terwijl de minimumlengte bij aanneming van personeel op 165 cm gesteld is.) Het antwoord van hem: „Ik praat niet met seinpalen", was min of meer te verwachten, aangezien de seinhuiswachter ongeveer 190 cm lang is. De wagenmeester wendt zich tot de „goederenterreinchef", zoals hij zich uitdrukt, met de droeve mededeling dat onder de loods een wagen staat met een gebroken draagveer, reden waarom de wagen verwisseld moet worden. Vanzelfsprekend, zou je haast zeggen, staat de wagen in het midden van de rij en dat brengt de trdl tot de conclusie dat het klusje aan de zijde van Post III geklaard moet worden. En de kapotte wagen moet maar op het „tramspoor" (spoor 20) worden gezet en niet op spoor I. Het „tramspoor" is het spoor aan de straatzijde van de loods en heet zo omdat het vroeger doorliep naar het voorplein waar toen de tram naar Egmond aan Zee vertrok. De perronopzichter zal wel even de loodsbaas waarschuwen, want hij kan hem wel aan. De loodsbaas is een grote sterke man met handen als kolenschoppen en de wagenmeester durft niet bij hem in de buurt te komen. Blij is de loodsbaas natuurlijk niet; hij moet eerst de wagen weer leegmaken en dan alle loopplanken uit de wagens verwijderen waarmee gerangeerd moet worden. En daarna moet hij alles weer in orde maken. Ook het rangeerpersoneel moet de maaltijd onderbreken, evenals de bemanning van de rangeerloc. Uit de reserve op het terrein moet een vervangende wagen worden opgescharreld en uiteindelijk moet de ladingmeester van het goederenterrein hiervan ook nog op de hoogte worden gesteld. Beter nu dan wachten tot de middag is het parool, want wie weet wat er dan al aan goederen in de wagen is geladen. En ook voor de verhouding met de loodsbaas is het zo veel beter.

Terwijl de rangeerders aan de gang gaan, komt de ladingmeester even vragen wanneer er dan wel naar „de Kaai" gereden zal worden. Dat is het raccordement langs het Noordhollands Kanaal, dat door een aantal klanten benut wordt om wagens te lossen. Nu, dat schuift wel wat op; het was vragen naar de bekende weg. De ladingmeester begeleidt het rangeerdeel altijd met de rode vlag om het wegverkeer te waarschuwen en heeft tevens het notitieboekje bij zich om de stand van zaken ter plekke te noteren, evenals die bij de verhoogde koplading en het „Boterspoor". Het raccordement is een overblijfsel van de oudste sporensituatie van de tram, maar nu van die naar Bergen. Die vertrok in oude tijden ook voor het station en reed dan naar de Kaai. De loc reed daar om en de tram vervolgde zijn weg langs het kanaal, waarbij de lijn naar Den Helder haaks gekruist werd bij de draaibrug. Overigens begrijpen wij de vraag van de ladingmeester wel; hij heeft zeker en gewis een paar klanten voor wie een wagen is aangekomen, een tijdstip beloofd waarop de wagen geplaatst zou worden. Dat loopt nu uit.

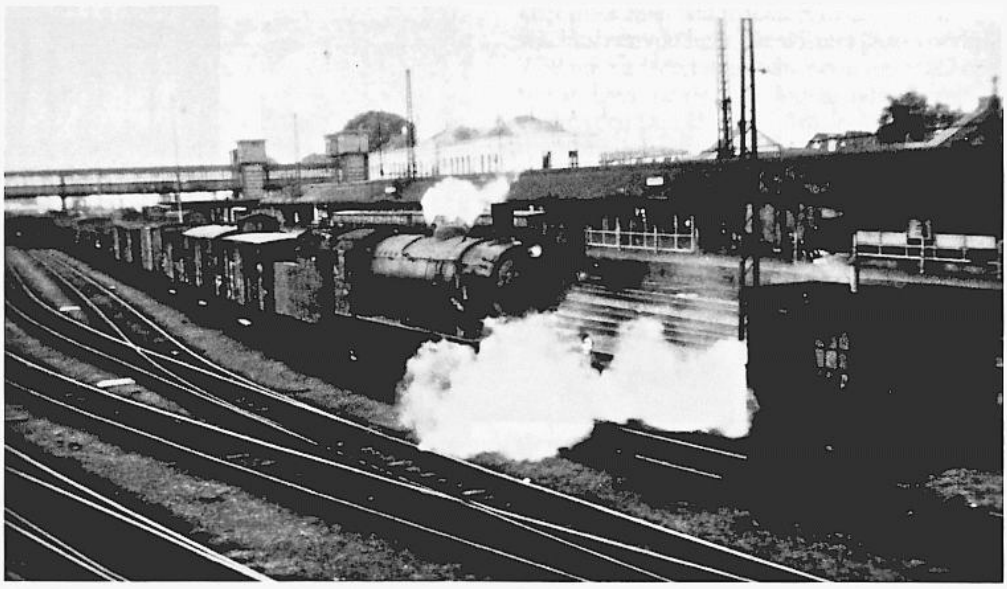
Na enig gerangeer is het dan zover en trekt het rangeerdeel naar de Kaai aan Post T voorbij en denkt een ieder dat de rust zal weerkeren. Maar net zijn de wagens voorbij of de lampenist vraagt of de gaswagen ook nog verwisseld kan worden op het Boterspoor. De houten rijtuigen van de stoomtreinen worden nog verlicht met vetgas, dat in Amersfoort wordt geproduceerd en met gasketelwagens naar de diverse stations wordt vervoerd. Na enig beraad wordt besloten dit maar vanavond te doen als de rangeerloc toch een halfuurtje stil staat met het laden van het postrijtuig.

Voor de komende trein uit Amsterdam wil de seinhuiswachter de „klap" uitzetten, maar hij vindt dat het omleggen van het handel te licht gaat. Een blik naar buiten leert hem dat de stand van het sein niet is veranderd en dat nu de stand van het handel niet in overeenstemming is met de stand buiten. Ofschoon dit geen direct gevaar oplevert voor de treinenloop, neemt de trdl toch maar het zekere voor het onzekere. Hij geeft Post III opdracht om het inrijsein pas te bedienen als de trein kenbaar heeft gemaakt dat hij stilstaat, en zendt de perronopzichter met een rode vlag naar buiten om deze ter hoogte van de „klap" aan de binnenkomende trein te tonen. En ten slotte belt hij het kantoor van het Seinwezen op en vraagt om een seinwerker voor het verrichten van de reparatie. Nadat alles is geregeld, loopt de trein binnen of er niets is gebeurd en wachten wij op de reparatie. Intussen breekt men zich het hoofd over de oorzaak. De ketting, die over de handelschijf loopt, hangt slap, dus waarschijnlijk is er een breuk in de trekdraad.

„En zijn de kippen weer aan de leg?" horen wij de seinhuiswachter vragen. Het kan niemand anders dan de ploegbaas van Weg en Werken zijn die is binnengekomen. Enkele maanden geleden zijn de stootjukken van de sporen 7 tot en met 11 vernieuwd en tijdens het werk schermde een remschoen tijdelijk de sporen af. Of er nu geen remschoen lag of wat anders de oorzaak was: op zekere dag liep een afgestoten wagen te ver door en raakte in ontspoorde toestand nog net met een buffer het kippenhok van de ploegbaas, die achter de stootjukken woont. Materiële schade was er

niet, maar de ploegbaas klaagde dat zijn kippen van de leg waren en claimde daarom schade. Vandaar de vraag, die hij overigens ad rem beantwoordt. Hij komt eens informeren of er gelegenheid zou zijn om een wagen met split te lossen in de richting van Heerhugowaard. Het is een retorische vraag, want hij kent de dienstregeling net zo goed als de trdl. Maar hij moet alvorens de hoofdmachinist te gaan vragen of die er brood in ziet, wel weten of de trdl akkoord kan gaan. Na vertrek van de trein van 13.11 uur naar Den Helder is er twee uur lang geen trein in de richting van Heerhugowaard en als meneer daar genoegen mee neemt, kan er dan best wat gedaan worden. Tenslotte ben je op de wereld om elkaar te helpen, ook bij NS. Na een telefonade met het depot krijgt hij zijn zin en wordt derhalve verzocht om 12.45 uur de instructies te komen ophalen. En hij moet natuurlijk zelf ervoor zorgen dat de locomotief en het wagentje tijdig gereed staan. Uiterst tevreden gaat de ploegbaas zijns weegs en heeft de trdl er weer een klein klusje bij. Maar zonder dit soort zaken zou het al snel een saai bestaan worden, vindt hij.

Het levend bewijs voor deze stelling wordt geleverd door een telefoontje van zijn collega in Den Helder, die aankondigt dat de marine in de namiddag een honderdtwintig man met groot verlof stuurt en dat derhalve trein 938 versterkt moet worden. Alkmaar beheert speciaal hiervoor een aantal reserverijtuigen en moet er dus voor zorgen dat ze tijdig in Den Helder zijn en ook (wat zo mogelijk nog belangrijker is) dat ze weer terugkomen. Want trein 938 is een doorloper naar Amsterdam. Eerst wordt dus contact gezocht met Amsterdam en de terugkeer geregeld. Morgen komen ze terug met trein 931. Dan achterop afhaken, dus vanmiddag hier achterop bijzetten bij trein 2525. Dat is een vervelend uur van de dag, want de rangeerlocomotief heeft dan aflossen personeel en kolenladen. Maar wacht even: er is dan een extra karretje voor de ploegbaas uit en die pakken wij even. De opzichter goederenterrein mag daarom nu vast de zaken aanpakken als de loc van de Kaai terug is. De rijtuigen staan op spoor 6 en natuurlijk staan de twee C's niet bloot. Tevens moet hij dan maar het wagentje split opzoeken en gereed zetten voor de ploegbaas, zodat die ook niet teveel tijd verliest. En zo geschiedt.



Om de goederentrein naar de Watergraafsmeer te kunnen fotograferen moesten de dagen lang en helder zijn. Hier vertrekt loc 4459 met trein 5314 van spoor 8 naar het zuiden; 20 juli 1950. Foto: H. de Herder.

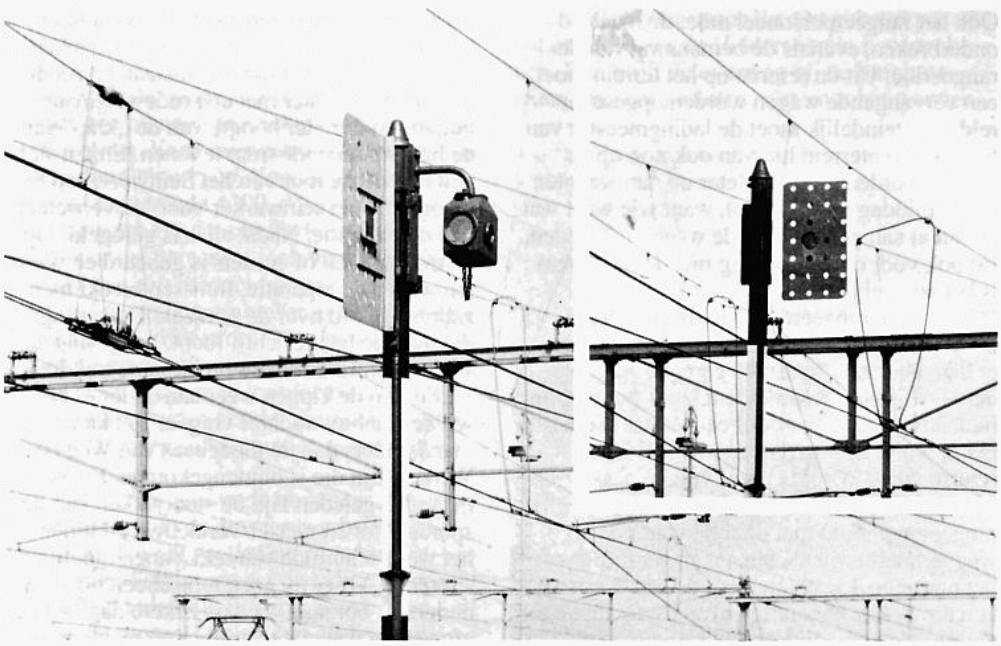
Intussen is nòg een opzichter/trdl in dienst gekomen. De opzichter perron van de vroege dienst gaat om 12.00 uur naar huis en de late dienst komt pas om 17.00 uur en blijft dan tot 1.20 uur. De tussengelegen tijd wordt opgevuld door een derde man, die normaal meerouleert als trdl. De opzichter goederen werkt van 6.00 tot 14.00 uur en wordt dan rechtstreeks afgelost door de late dienst die tot 22.00 uur loopt. Bij de seinhuiswachter komt straks ook een aflosser om de hoek kijken.

Maar daar komt de seinwerker binnen met een hulpje. Hij rukt eens aan de slaphangende ketting en duikt daarna de kelder in, waar de draden via verschillende schijven diverse richtingen uitlopen. Even later klinkt het: „Eureka!" en is de fout gevonden. Een halve schakel op de overgang van ketting naar trekdraad heeft het begeven. Een eenvoudig klusje om te repareren, vindt hij, en een mooi lesje voor het hulpje. En werkelijk, na een kwartiertje is het euvel verholpen en kan de seinwerker weer naar zijn werkplaats terugkeren met de dankbetuigingen van het personeel van Post T.

Opgelucht na de reparatie kan de trdl nu de zaken tijdelijk overdragen aan de zojuist aangekomen collega en op het stationskantoor gaan praten met de adjunct-stationschef over de veranderingen die met de komende zomerdienst zullen optreden. Belangrijk is dat de treinen van Haarlem vanaf Uitgeest doorgevoerd zullen worden, zodat in de richting Uitgeest een halfuurdienst ontstaat. Ook zouden er meer versterkingen bijgeplaatst en afgehaakt moeten worden dan vandaag. Het is belangrijk hierover eens te praten, want het enkelspoor naar Heiloo blijft nog een jaartje liggen en dat kan toch wel narigheden opleveren. Pas in de zomer van 1950 zal het verdwenen zijn.

De trdl beraadt zich over de treinopstelling omstreeks 12.00 uur. De trein naar Den Helder, die versterkt gaat worden, staat gepland voor spoor IIIa en de twee versterkingsrijtuigen achteraan de trein moeten worden afgesloten. Er is geen extra publiek voor deze reis en ze worden maar vuil gemaakt onderweg. Het is beter de Helderse trein op IIIb te zetten naast de Amsterdammer en de Hoornse trein op IIIa. Voor de rangeerdienst maakt het niets uit en het treinpersoneel voor Den Helder hoeft dan ook niet extra te letten op reizigers die laat komen en dan nog twee rijtuigen verder moeten lopen. Maar om dit te bewerkstelligen moet je vroeg beginnen met maatregelen en wel door reeds bij aankomst van de treinen ze op de andere sporen te laten binnenlopen. Derhalve verordonneert hij dat de trein uit Hoorn, aankomst 11.52 uur, op spoor IIIa in plaats van IIIb moet komen en dat de trein van Den Helder, aankomst 12.01 uur, via spoor IVa op spoor IIIb moet binnenlopen. Hij licht daartoe post I in en ook alvast de ingangscontroleurs, omdat die de aanwijsbordjes bij de tunneltrap moeten inhangen overeenkomstig de gewijzigde vertreksituatie.

De opzichter van het goederenterrein is bij de groentestations aan het informeren hoeveel wagens er vandaag beladen zullen worden en of er bijzondere bestemmingen bij zijn. Het is nu wel een rustige tijd in het vervoer van kool, maar je weet maar nooit. In de goederentrein die vanavond vertrekt naar de Watergraafs-



Een van de perronseinpalen, ofwel „klappen" in de stand „voorbijrijden toegestaan" sein FB 3 langs spoor IIIb voor treinen uit de richting van Uitgeest. In de inzet hetzelfde sein in de stand „stop"; 14 augustus 1976. Foto: R.T. Jongerius.

meer moeten namelijk wagens met groente voor de grensovergangen Venlo en Oldenzaal aan de locomotief en ook nog per groep gescheiden lopen. Ook tracht hij een inzicht te krijgen in de te verwachten tonnages, alles met het oog op een zonodig tijdig vragen van een extra afvoer. Het is nu het juiste tijdstip: de groentestations weten wat er beladen wordt, maar zijn nog niet bedolven door de vrachtbrieven die ze moeten behandelen. Als ze met de administratie bezig zijn, is een gesprek wat moeilijker te voeren, want de ambtenaren daar ter plaatse moeten het ook bij de grootste drukte maar alleen zien te redden. Maar zoals gezegd, alles valt best mee en dat wordt natuurlijk in de overgave van de dienst tot uitdrukking gebracht.

Hierna verwisselt hij van pet en rood bemutst gaat hij de rest van zijn dienst slijten als perronopzichter, want degene die om 4.20 uur is begonnen, is naar huis gegaan. Zijn eerste taak is erop toe te zien dat de locomotief die van de trein uit Hoorn op IIIa moet worden losgemaakt en naar het depot moet, met spoed wegrijdt. De seinhuiswachter roept hem nog na dat dit wegrijden over spoor IVb zal geschieden, want mocht Post III de loc niet direct doorzenden dan staat hij op het spoor waar de trein uit Den Helder moet komen. Vooruitzien is regeren en dat blijkt nu wel goed gezien te zijn, want de trein uit Hoorn is vijf minuten te laat binnen en dank zij de genomen maatregelen lukt het nog net de loc naar het depot te zenden voordat Den Helder binnenloopt.

Post III meldt een klein karretje voor wat extra's en vraagt waarheen hij het beestje moet laten lopen. Naar spoor 6 is het antwoord en opzichter en rangeerder begeven zich naar spoor 6 om te zien welke rijtuigen ze zullen benutten voor de versterking. Liever geen C^{11} want daarin ontbreekt een toilet en de ervaring leert dat afzwaaiende marinemensen vaak vóór hun vertrek nogal wat vocht hebben ingenomen met de bekende gevolgen vandien. En omdat zij anderhalf uur in de trein bivakkeren.... Na wat heen en weer gerangeer staan dan de twee C^{10}c's achter de trein en worden door de opzichter de coupés afgesloten. Tevens zet hij achterop de trein een „witje". Dat is een witte sluitschijf met zwarte rand, hetgeen voor de spoormensen onderweg betekent: „Er komt een extra trein na deze en wel in dezelfde blokrichting."

Het karretje, een tramloc van de serie 7700, is nijver bezig met het opzoeken van de wagen split en de trdl zet zich aan het opstellen van de dienstregeling van de extra trein. Deze luidt dan als volgt: „Voor het vervoer en lossen van een wagen split rijdt heden trein Amr 19 van Alkmaar tot Heerhugowaard, aangekondigd op trein 2525; snelheid 30/60 km. Alkmaar vertrek 13.15 uur, Heerhugowaard aan 15.10 uur." De machinist en de ploegbaas krijgen deze dienstregeling. De ploegbaas vervult tevens de rol van hoofdconducteur. De seinen op de stations en onderweg worden voor deze trein normaal bediend, wat de veiligste manier van werken is. De ploegbaas zegt in zijn functie van hoofdconducteur aan de machinist waar hij dient te stoppen en tevens wanneer hij weer verder mag rijden. Intussen zijn de wegwerkers samengestroomd en bemannen zij het wagentje split. Bij de dienstregeling krijgt de ploegbaas ook nog een gele sluitschijf, die hij achterop de trein moet plaatsen en waarmee aan het personeel onderweg wordt aangegeven dat dit nu de aangekondigde extra trein is. De ploegbaas moppert dat dit overbodig is, want alle wegwerkers zijn op het wagentje verzameld en er is geen mens meer op de baan. Maar hij leeft niet alleen op deze wereld. Zelfs de wagenmeester is „in the picture" en neemt gewetensvol de remproef, ondanks het feit dat het hier een leidingwagen betreft. Als hij het resultaat aan de trdl meldt, wordt hem gevraagd of hij de handrem ook beproefd heeft en of hij gecontroleerd heeft of het wagentje dubbel gekoppeld is. Aan het eerste heeft hij niet gedacht en het tweede was in orde, zo verzekert hij. Alles is nu in gereedheid gebracht voor het vertrek en wanneer de Helderse trein de blokpost Broek op Langendijk Aansluiting voorbij is gereden, kan het werktreintje vertrekken. En dan daalt voor een kort ogenblik de rust neder.

Ongeveer tien minuten na het vertrek van de werktrein belt de wachter van de aansluiting Broek op Langendijk op met het verzoek om trein 3762 uit Hoorn, die bij hem net is gepasseerd, eens goed na te laten zien. Hij hoorde een vreemd lawaai tijdens het passeren. De opzichter gaat op zoek naar de wagenmeester om samen te gaan kijken wat er aan de hand kan zijn. En enige minuten na aankomst op spoor IIa constateert de wagenmeester dat van de BC in het midden van de trein de remstang loshangt en over de grond sleept. Dit is voor hem reden om uit zijn zakboekje het bekende rode briefje „mag niet vervoerd worden" te halen en op het rijtuig te plakken. Één ding is duidelijk: er is voldoende tijd over om het rijtuig te vervangen, want het treinstel zal pas weer om 15.17 uur moeten vertrekken. Hebben wij nog een BC? De rangeerploeg van de late dienst kan meteen aan de gang en het wordt even puzzelen wat te doen met het defecte rijtuig. Moet het naar Haarlem of kan de wagenlichterij van het depot het klaren? Met de rangeerloc, die van het depot uitrukt, komt de voorman-wagenlichter mee en na ampele beraadslagingen zegt hij dat het rijtuig in het depot kan worden gerepareerd. Gelukkig is er nog een BC bij het reservematerieel aanwezig die gebruikt kan worden. Na wat heen en weer gerangeer verdwijnt dan tegen 15.00 uur de rangeerloc met het defecte rijtuig in de richting van het depot en kan het gewone werk aan de beurt komen.

Heerhugowaard meldt rond die tijd ook de binnenkomst van de ploegbaas met zijn ledige wagen en legt een trein in voor de terugkeer van loc, wagen en personele bezetting. Aangekondigd op een voorgaande trein is deze extra niet, vandaar de snelheid van 30/30 km/h. Toch blijkt dat acht minuten na vertrek van Heerhugowaard het machien hijgend en wel binnenloopt, waaruit de conclusie kan worden getrokken dat er „iets" harder dan 30 km/h is gereden. De reizigerstreinen doen er negen minuten over volgens de dienstregeling. Een goed afgestelde 7700 kan hard lopen, dat is wel meer gemerkt in het verleden.

De late dienst: iets minder rumoerig

Na 15.00 uur breekt een wat rustiger periode aan. Als de treinen van 15.10 en 15.11 uur vertrokken zijn, blijft het rustig in de richting van het noorden en van en naar Amsterdam is de uurdienst voorlopig ook al zonder iets opwindends. Alleen op het goederenterrein kan enige drukte ontstaan als de wagenverdeling een aantal ledige wagens opgeeft voor verzending. In het voorjaar is, zoals reeds gezegd, de afvoer van kool zo goed als voorbij en hoeft er geen grote voorraad reserve-materieel meer aangehouden te worden. Voorts blijkt het volgens de ladingmeester toch nog nodig te zijn de Kaai en de veelading te gaan zuiveren en dus gaat men getroost herwaarts.

Om 17.10 uur belt de hoofdmachinist dat trein 941 van Amsterdam is vertrokken met



Loc 2107 vertrekt met trein 2537 van spoor IIIa naar Den Helder; 7 maart 1951. Foto: H. de Herder.



Een wisselbouwkundige rariteit in Alkmaar: een „Beselerweiche" ofwel een Engels wissel met buitenliggende tongen; hoekverhouding 1:6½. NS bezat slechts enkele van deze wissels; 19 mei 1949. Foto: James Steffensen.

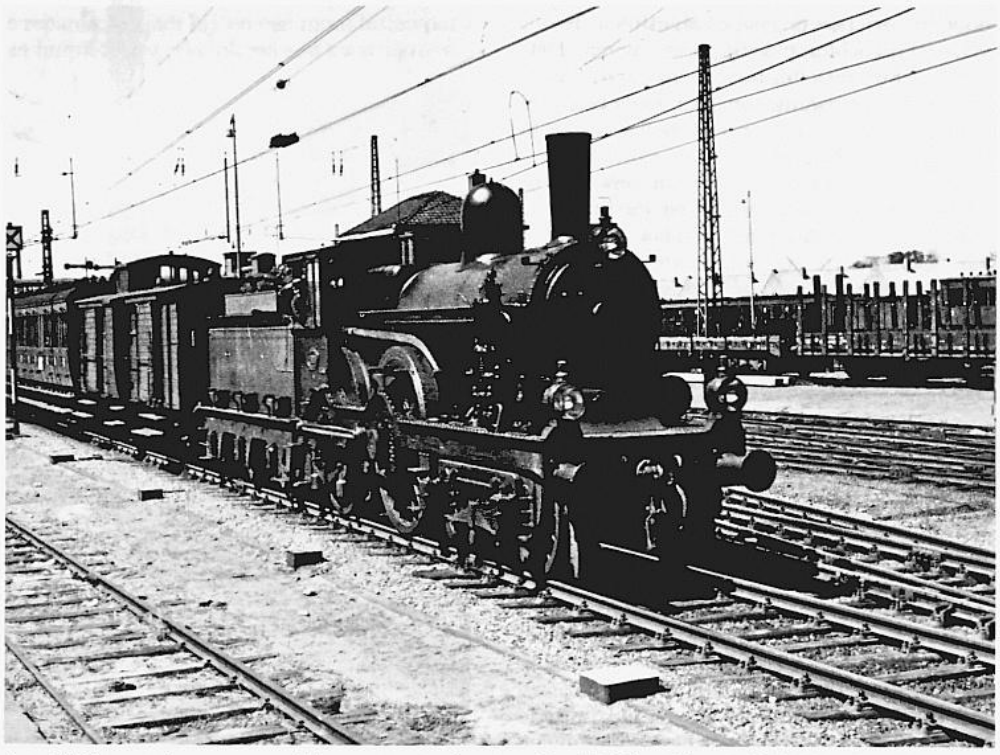
een loc 6000 ervoor en dat deze water zou moeten nemen alvorens de reis naar Den Helder voort te zetten. Dat is op het station onmogelijk, want daar staan (behalve bij de tram) geen waterkranen. Hij maakt de reserve-loc klaar en er moet maar loc gewisseld worden tijdens het stationnement. En het personeel dat uit Amsterdam komt, moet door. De 2100, die ervoor hoorde te staan, is kort voor uitrijden defect geraakt en dan moet je wat. De 6000 heeft echter maar 9 m^3 watervoorraad en dat is te weinig voor een rit van Amsterdam naar Den Helder. Gezien de treinenloop en treinopstelling is er niets aan de hand en moeten wij het kunnen klaren. Overigens kan de trdl dan wel vast in de overgave schrijven, dat bij trein 932 morgenochtend loc gewisseld moet worden. De opzichter scharrelt een rangeerder op en zoekt naar de wagenmeester, die heerlijk aan de koffie zit bij de perronploeg.

Bij navraag blijkt de bewuste trein nog zeven minuten te laat te zijn vertrokken uit Amsterdam, maar Uitgeest meldt dat er reeds twee minuten zijn ingelopen. De procedure gaat als volgt: de nieuwe loc staat op IIa en de trein komt op IIb binnen voor de „klap". Dan gaat de loc eraf en naar Ia. Na het omleggen van de wissels gaat de nieuwe loc achteruit tegen de trein en de afkomende loc naar Ib om dan het personeel te laten overstappen. Als dat is gebeurd, neemt de wagenmeester de kleine remproef en kan de trein weer vertrekken.

Als trein 941 dan vier minuten te laat binnenloopt, wordt de film afgedraaid zoals gepland. De machinist, die van Amsterdam komt, vindt het maar niets om van de riante cabine van de 6000 op de wat benauwdere van een 1700 te stappen. Zijn leerling ziet het omvangrijkere scheppen ook niet direct zitten. Na vier minuten staat de nieuwe loc voor de trein en remmen maar. Dan lossen, maar onze wagenmeester moet tot zijn spijt constateren dat de blokken nog vast op de wielbanden blijven zitten. „Nogmaals lossen", roept hij, maar van een beter resultaat is geen sprake. Nog eens remmen en weer lossen. Nog niets. De opzichter perron wordt ongeduldig, maar als de wagenmeester zegt: „Met te hoge druk afgekomen", dan weet hij wat er gebeuren moet. De remslang tussen loc en eerste rijtuig wordt losgemaakt en de kopschotkraan aan het rijtuig opengezet. Alle lucht loopt nu uit de treinleiding. Hierna gaan opzichter en wagenmeester langs de trein om alle lucht uit de remcilinders te laten lopen door de spuiklepjes te bedienen. De toevallig nog bij de locomotief aanwezige rangeerder wordt gevraagd om de luchtslangen weer vast te maken, als hij een teken krijgt van achteraan de trein. De machinist moet dan weer de leiding volpompen. Achteraan de trein gekomen zwaait de opzichter naar de rangeerder en hijst zich op het perron. De wagenmeester blijft achteraan de trein om zo dadelijk de voorgeschreven grote remproef te nemen. De opzichter zegt de machinist te remmen als de treinleiding gevuld is en springt weer in de ballast om de eerste rijtuigen te controleren bij het remmen. Eindelijk is dan de trein geremd volgens het boekje en kan de opzichter het vertreksein geven, acht minuten te laat. En knallend met de vlag in top wordt de reis hervat. Ten slotte wordt de hoofdmachinist gevraagd na te gaan of de 6000 de druk in de treinleiding te hoog deed oplopen. Wanneer er aan de ene zijde van de remcilinder van een rijtuig of goederenwagen een druk heerst van laat ons zeggen 5,0 atmosfeer, dan heb je om te lossen minstens 5,0 atmosfeer nodig om de druk aan de andere kant uit te schakelen. Breng je om welke reden dan ook iets minder druk in de leiding dan werkt het systeem niet. Dan wordt de zuiger niet of maar ten dele bewogen en blijven de remmen vastzitten. Vooral in de stoomtijd kon het voorkomen en vooral aan de grens gaf het, naar men zegt, wel eens narigheid met buitenlandse locomotieven. Na enige tijd meldt de hoofdmachinist dat de remdruk inderdaad veel te hoog was.

Tijdens het gebeuren is de nieuwe perronopzichter in dienst gekomen. Hij moet het tot afloop dienst volhouden, wat wel eens laat kan worden als de laatste trein van Amsterdam op aansluitingen moet wachten. Ook is er een andere seinhuiswachter in dienst gekomen en verschijnen wagenmeester nr. 3 en de „nachtrangeerder". Deze vier blijven bijeen en zullen elkaar steunen in de komende uren. De wagenmeester die vanmiddag zo'n moeite had met die BC en daarnet met trein 941, gaat zich nu concentreren op het goederengebeuren. Hij heeft de „fijnste" dienst van alle personeelsleden, namelijk van 12.00 tot 20.30 uur. Hoe hij het warme eten binnen moet krijgen, wordt hem niet gevraagd en zijn werkgever geeft de oplossing ook niet. Maar van 17.30 tot ongeveer 18.30 uur is hij meestal even thuis te vinden.

Zo tegen 18.00 uur vraagt de opzichter tramperron of het konvooi uit Warmenhuizen welkom zou zijn. De opzichter goederen wijst spoor 8 aan en licht Post II in als volgt: „Piet naar acht". Piet is de naam van het Warmenhuizense konvooi. De begeleidende rangeerder kent het klappen van de zweep en even la-



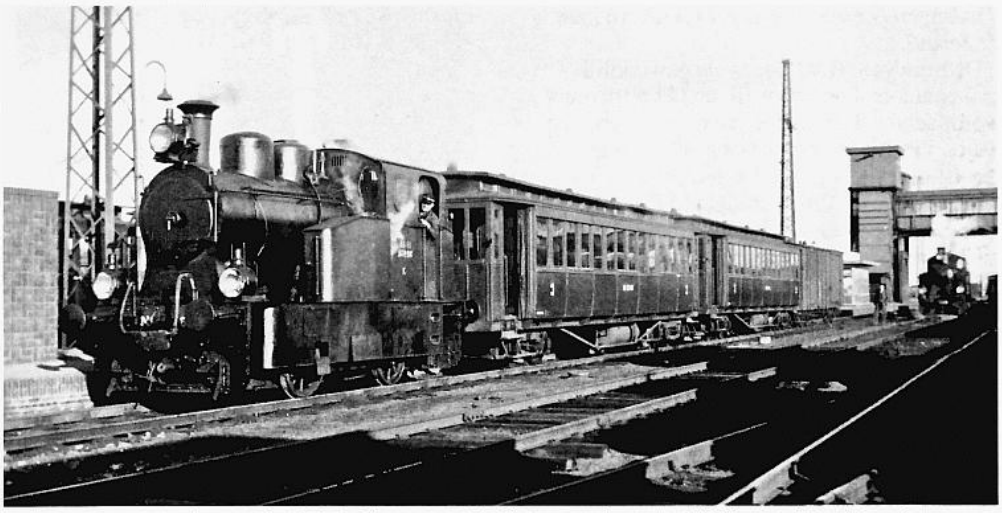
Loc 1828 vertrekt van spoor IIIa met een trein naar Den Helder; 10 mei 1949. Verwisselingen van 2100-en met 1700/1800-en kwamen voor te Alkmaar. Foto: James Steffensen.

ter rollen drie beladen wagens naar spoor 8 en kan het locje naar binnen. De rangeerder komt nog even de map met vrachtbrieven afgeven, want de ladingmeester was niet ter plaatse. Het geeft de opzichter de gelegenheid om na te gaan of er nog een voorrangswagen bij is, maar dat blijkt niet het geval te zijn.

Even na 18.00 uur wordt de goederentrein van Den Helder afgeseind en deze mag op spoor 7 binnenlopen. Maar intussen is er een ander werkje te verrichten. Van de trein uit Amsterdam van 18.01 uur moet zijde Heiloo een versterkingsstel worden afgerangeerd. Dit geschiedt door de reserve-wagenvoerder, die het stel op het uithaalspoor naast het depot zal wegzetten. Als dit gebeurd is, komt even later klapperend en wel de 4300 met zijn goederentrein uit Den Helder binnen. Snel de loc eraf en naar het depot en het rangeerlocje er tegenaan, want nu komen de twee volgende goederentreinen ook spoedig binnen. De trein wordt weggetrokken naar de „Egmonderlijn"; dit is het vertrekspoor van het goederenterrein waar aan het einde nog een restant spoor ligt van de tramlijn naar Egmond. En direct na binnenkomst van de Helderse goederentrein wordt de trein van Noord Scharwoude afgeseind. Ook deze kan dan op spoor 7 komen. De treinen hebben elk zo'n zeven wagens, zodat de uiteindelijke vertrektrein redelijk belast zal zijn.

Wanneer de sneltrein uit Amsterdam naar Den Helder vertrokken is, wachten wij op de komst van wat je de enige forensentrein zou kunnen noemen, die tevens ook de enige trein rechtstreeks uit Haarlem is. Deze loopt door naar spoor IIa, aangezien hij na een anderhalf uur rust om 20.01 uur moet vertrekken. Direct daarna komt een losse loc uit Uitgeest met tender voor binnen op spoor Ib. Daar wacht reeds een rangeerder en de loc wordt aan de zijde van Post III voor de stukgoedwagens onder de loods geplaatst. Nadat de rangeerder zich ervan overtuigd heeft dat alle rijplaten zijn verwijderd en het wissel in de juiste stand ligt, laat hij naar spoor I achteruitzetten. Ongeveer ter hoogte van de plaats waar de laatste wagen tot stilstand zal komen, staat de wagenmeester en zodra de loc over het wissel is beveelt de rangeerder: „Remmen vast". De machinist kent het kunstje, zet de rem vast en wacht rustig af totdat de wagenmeester naar voren is gekomen en de remmen weer laat lossen. De wagenmeester wandelt weer naar achteren, intussen scherp de wagens bekijkend aan de zijde waar ze langs het plankier hebben gestaan. Die zijde kon de vroege dienst niet bekijken; de andere zijde wel en het gevolg kent u nog. Als alles in orde blijkt te zijn, wordt de trein klaar gegeven en kan deze optrekken tot het sein.

Even voor 19 uur belt Bergen op dat de tram nog daar staat en kapot is. Een luchtslang is gesprongen, meldt de opzichter aldaar. „Het is zeker weer een Hokie-Pokie?", vraagt onze trdl en het antwoord is bevestigend. Nu wordt de tram met vacuüm geremd en kan een vacuümslang nooit springen zoals een luchtslang, maar hij kan wel lekkage vertonen en, wat geeft het, het resultaat is hetzelfde. De „Hokie-Pokie" is een scheldnaam van de NTM-locs, die sinds het najaar in de tramdienst rijden. Alleen voor de ritjes naar Bergen Binnen, want om naar Zee te komen is teveel gevraagd voor de watervoorraad, zegt men. Alle machinisten hebben vreselijk de pest aan de Maffei's, vooral omdat de vering



De „Hoki-Poki", de van de NTM afkomstige Maffei-stoomlocomotief 61 met de zojuist uit Bergen aangekomen tram. Foto: verzameling H. de Herder.

erg week is en de lassen in de baan erg slap zijn, zodat tijdens de rit het ding deint als een schip. Alle machinisten, zeg ik? Neen, één machinist vindt ze prachtig, maar hij is een geboortige Fries en dat is te horen ook. Om zijn collega's te citeren: „Als je met hem praat heb je een woordenboek nodig."

De Bergense jongeling belt weer op dat de tram na verwisselen van een slang is vertrokken met twaalf minuten vertraging en dat hij een paar kaartjes Amsterdam heeft verkocht. Deze hint is voldoende en zodoende moet de aansluitende trein maar even wachten. En wat je dan al niet moet doen om een beetje vaart achter de reizigers te zetten, want een omroepinstallatie is er niet. Eerst de opzichter van het tramperron vragen om de reizigers tot spoed te manen en te laten weten dat we wachten. Dan de ingangscontrole vragen om de reizigers in de lange tunnel in de gaten te houden en zonodig aan te moedigen. De opzichter gaat dan bij de tunneltrap staan om alles te overzien. En dan nog beleefd de hoofdconducteur van de elektrische waarschuwen, opdat hij op zijn treinrapport de juiste toedracht van de vertraging kan vermelden. Dan kijken de trdl en de opzichter vol spanning uit naar de komst van de tram, die zich bij het oversteken van de Helderseweg manifesteert met luid gefluit. Het is 19.08 uur, wat best meevalt, want de tram heeft er dus twee minuten uitgereden. Uiteindelijk valt het tegen: de reizigers zijn slecht ter been en zo vertrekt de Amsterdammer met vijf minuten vertraging. Dan moet de stukgoederentrein er zo spoedig mogelijk achteraan. Op de vertraging van de elektrische had de leerling niet gerekend en met de vlag in top staat de loc te wachten op veilig sein. Dat laat nu niet lang meer op zich wachten en de trein vertrekt met luid geknal uit de schoorsteen.

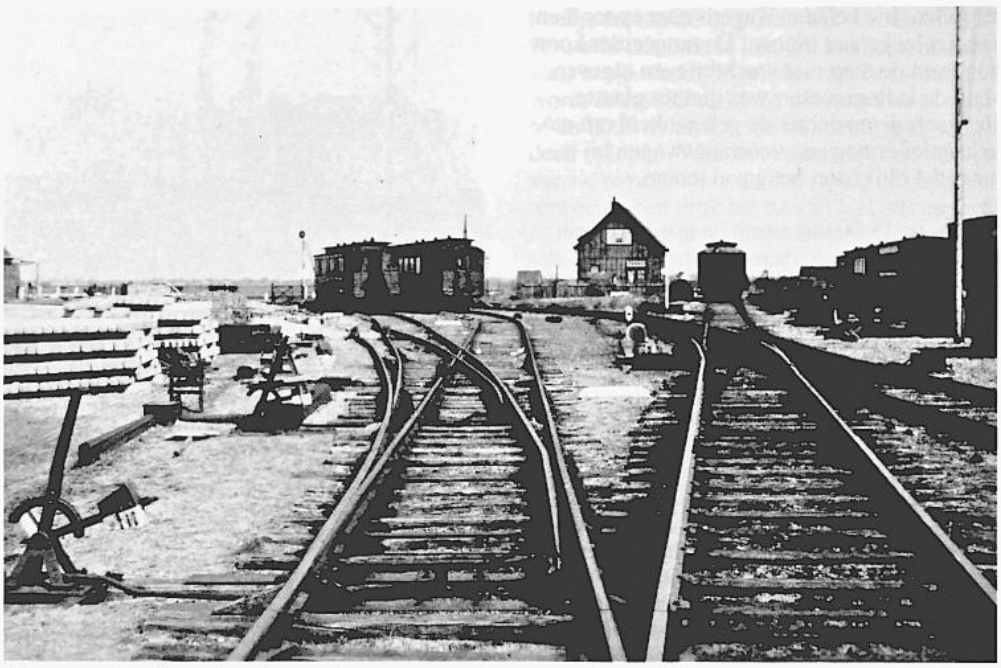
Om 19.28 uur komt de trein uit Hoorn binnen. Aangezien het treinstel voor vandaag genoeg gereden heeft, moet het worden weggezet naar spoor 5. Daar kunnen dan in de loop van de avond de poetsers en de lampenist er hun werklust op botvieren. De trein wordt binnengenomen op IIIb en rijdt tot boven het wissel dat naast Post T ligt. Reizigers eruit en ..... nee, géén stootje naar 5; gewoon wegzetten en de loc terug over III naar het depot. Natuurlijk wordt er wel eens tegen de regels gezondigd bij het rangeren, maar het blijft bij kleinigheden, die ingegeven kunnen worden door de plaatselijke situatie. Er staat geschreven dat afstoten tegen stootjukken verboden is (TRR art. 57, 4a) maar het gebeurt hier dagelijks. Ten eerste zijn de sporen behoorlijk lang en ten tweede zou het teveel vertraging opleveren bij drukte.

Trouwens, het is altijd aardig om te zien hoe er gestoten wordt. De wachter op Post II, die de wissels bedient, krijgt geen briefje maar wordt optisch geïnformeerd door de voormanrangeerder. Deze stelt zich op in spoor 8 of er net naast. Spoor 7 wordt aangeduid door met beide zijwaarts uitgestrekte armen een op en neer gaande beweging te maken; rechterarm omlaag en gelijktijdig linkerarm omhoog en omgekeerd. In spoor 7 ligt de weegbrug en u snapt de aanduiding wel. Spoor 8 wordt aangegeven door de hand met uitgestrekte wijsvinger loodrecht op de pet te plaatsen: hier waar ik sta. Het spoor 9 wordt gewoon aangewezen met de rechterhand: naast mij. Voor spoor 10 worden beide handen omhoog gestoken en voor spoor 11 maakt men een gebaar dat niet geheel verklaarbaar is: met duim en wijsvinger doet men alsof men zijn neus van het gezicht rukt en wegwerpt. Naar spoor 12 mag niet gestoten worden omdat daar trammaterieel staat opgesteld; eventuele wagens voor Bergen worden dus netjes ter plekke neergezet. En nu we toch in deze branche zitten: de goederentrein naar de Watergraafsmeer is om 19.40 uur bijna klaar en de loc, die bij de uitgang van het depot staat te wachten, kan ervoor lopen. Lucht pompen moet de loc zelf want een grondleiding zijn we nog niet rijk. In de verte loopt de conducteur de trein al op te nemen, zodat de vooruitzichten op een tijdig vertrek gunstig zijn. Het rangeerlocje spurt nu over spoor 7 in de richting van Post I, want van de trein uit Den Helder, die om 19.58 uur binnenloopt op IIIa, moet achterop een P^{IV} worden omgerangeerd naar spoor Ia, waar de plaatselijke PTT de ingezamelde post van de stad zal bijladen. De P vertrekt dan met de Amsterdamse trein van 21.10 uur en dat is dan de „aansluiting op de nachtposttreinen", zoals die op de brievenbussen vermeld staat. Als het postrijtuig op spoor I is geplaatst, gaat de rangeerloc even de gaswagen op het Boterspoor verwisselen. De nieuwe is er reeds enkele dagen geleden geplaatst toen deze uit Amersfoort aankwam. Alleen de wagen tegen het stootjuk kan worden aangesloten op de ondergrondse leiding, die onder andere langs spoor 5 en 6 wat „tappunten" heeft. Het Boterspoor dankt zijn naam aan het feit dat in vroeger tijden hier wagens met boter werden geladen, waarvan de inhoud via Hoek van Holland of

Vlissingen per boot werd geëxpedieerd naar Engeland.

De trein van 21.01 uur is als gewoonlijk binnengelopen op spoor IIb en het postrijtuig wordt achter de trein geplaatst. Niet vergeten dat er oliesluitseinen op het postrijtuig geplaatst moeten worden. De remproef is natuurlijk ook een verplichting. Op Post T meldt zich een opzichter-machinist, die met de trein uit Amsterdam is meegereden, met de mededeling dat het voorsein onder het inrijsein zijde Heiloo gedoofd is. Dat moet dan verholpen worden en hiertoe wordt de onderladingmeester uitgenodigd. Deze is een oud-marineman en volgens zeggen bekwaam in het paalklimmen. Hij neemt een van zijn mensen mee, een jonge vent die „het mooi kan leren". Post III heeft wel een peertje (lamp) voor hem.

Nu moet onze opzichter-machinist hard lopen om de laatste trein naar Hoorn nog te halen, want hij is vast van plan om dan via Purmerend naar Amsterdam terug te reizen. Als de treinenbundel om 21.00 uur is opgeruimd, breekt er een echt rustige tijd aan. De opzichter-goederen schrijft zijn overgave voor de vroege dienst en ook de trdl begint vast de schrifturen in te vullen, hoewel hij nog tot 23.00 uur mag blijven. Even voor 22.00 uur rinkelt de telefoon en Heiloo vraagt bij de trein van 22.00 uur assistentie van de politie. Een lastig heer met een stuk in de kraag wil niet betalen en de hoofdconducteur neemt dit niet. Door het gehannes is er enige vertraging ontstaan. De trdl belt eerst de plaatselijke Hermandad op en daarna voor alle zekerheid ook maar het tramperron. Als de trein dan om 22.05 uur binnenloopt, belt de seinhuiswachter de juiste aankomsttijd even door naar de tram en tegelijkertijd verschijnen er twee agenten op het perron. De dronken reiziger is wat recalcitrant en wordt in de boeien geslagen. De hoofdconducteur is een Alkmaarder en (niet in de slechte zin van het woord) bekend bij de politie. Hij hoeft dus niet alle gegevens door te geven voordat de querulant wordt afgevoerd. Buiten staat de Harley-motor met zijspan te wachten. De gearresteerde wordt in het bakje gezet, de oorspronkelijke zijspanberijder stapt achterop en daar gaan ze.

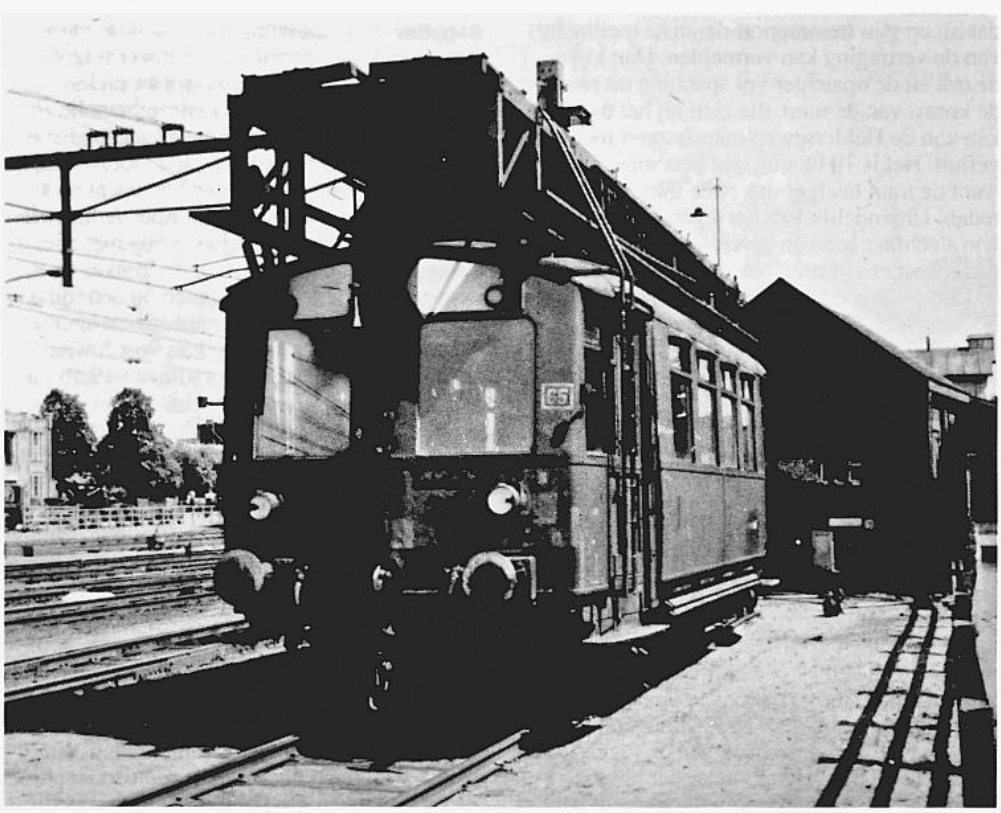


Nog een wisselbouwkundige rariteit: een verschoven meebuigend driewegwissel NP 34, hoekverhouding 1:9. Op de achterliggende drie spoortjes was een opslagplaats van Weg en Werken en ook overtollige tramrijtuigen vonden daar een plaatsje; 20 april 1951. Foto: H. de Herder.

Na deze kleine opwinding keert de rust weer. De reserve-wagenvoerder komt gezellig een praatje maken en de perronopzichter gaat rond langs het materieel van de stoomtreinen om de rijtuignummers op te schrijven of te verifiëren. Deze rijtuignummers moeten iedere avond aan „Utrecht" worden gemeld. Om 22.20 uur belt de trdl van Den Helder dat de loc die daar overnacht, keurig voor de trein staat. Dit is een teken waarop onze trdl heeft gewacht: het baanvak kan gesloten worden. Want stel dat de loc bij het omrijden zou zijn ontspoord, dan zou de ongevallenwagen er nog heen moeten en zou het baanvak open moeten blijven. Alleen tussen Heerhugowaard en Alkmaar rijdt straks nog een trein en wij kunnen het rustsein nog niet geven. In de nacht van zondag op maandag kan het wel eens laat worden, want dan rijdt nog een late trein, Alkmaar vertrek 0.10 uur, barstens vol met marinemensen. Die trein rijdt zelden op tijd.

De trein van 23.10 uur naar Amsterdam is voor die richting de laatste van de dag. Als de opzichter op de tijd van vertrek nog even met de hoofdconducteur staat te praten, wordt er indringend driemaal gefloten. De opzichter ziet om en ontwaart in de verlichte deuropening van het plaatskaartenkantoor de fluitist, die met een arm zwaait. Deze hint wordt begrepen: er is net op tijd van vertrek nog een reiziger geweest die een kaartje kocht. De lokettist had net zo goed de telefoon kunnen nemen, maar zo gaat het ook. En inderdaad nadert, geholpen door de ingangscontroleur, een moedertje op gevorderde leeftijd en wat slecht ter been. De ingangscontroleur draagt haar valies. Dankbaar voor de service stapt zij, geholpen door het treinpersoneel in en daar vertrekt de trein, drie minuten te laat. De hoofdconducteur maakt vanuit de bagageruimte een gebaar met de rechterhand in het horizontale vlak en de opzichter steekt de hand op als bevestigend antwoord: „Alles tijd" wil de hoofdconducteur zeggen. En de opzichter vraagt zich af wat zo'n mensje met zo'n groot valies zo laat in de avond nog op reis doet gaan. Maar in dit soort zaken moet je je niet teveel verdiepen.

De laatste trein uit Hoorn komt binnen en blijft netjes langs het perron staan voor de volgende dag. Die komt algauw en als het middernacht is, komt de voorlaatste trein uit Amsterdam aan. Onze wagenvoerder mag deze trein wegrangeren naar het uithaalspoor en dan begint het lange wachten op de allerlaatste trein. Die kan wel eens in Amsterdam moeten wachten op aansluiting en dus te laat aan-

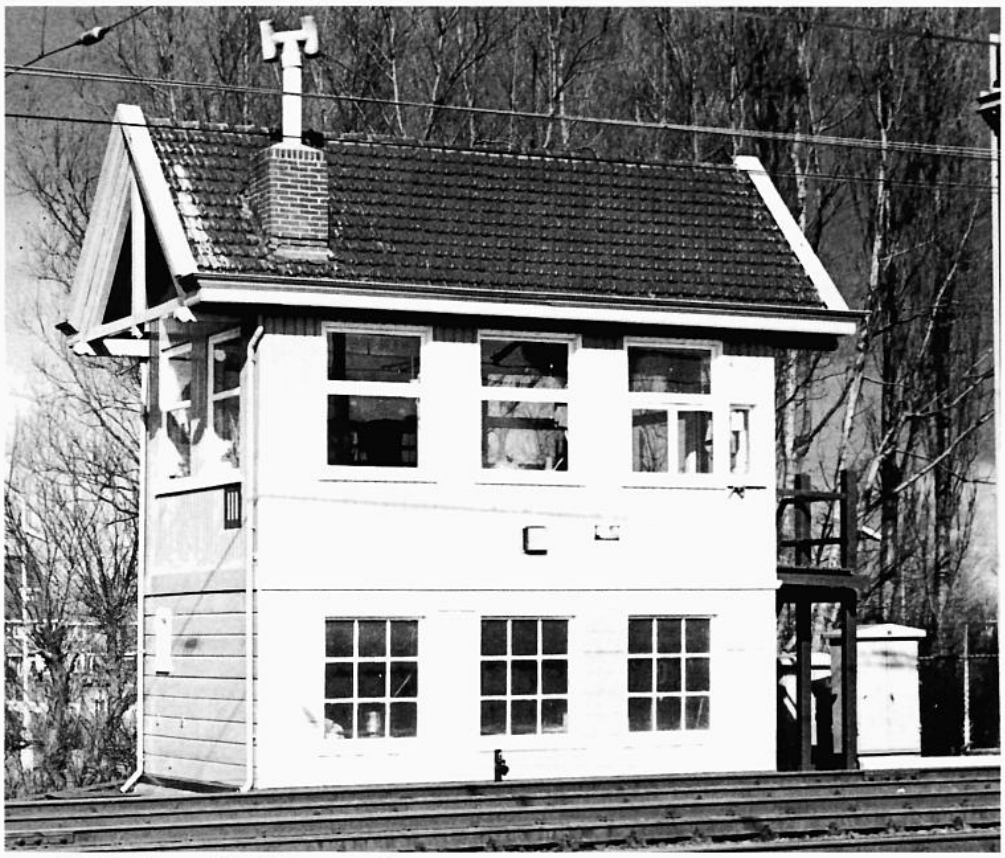


Motormontagewagen 157861, een voormalige „Ome Keesje" van de serie OmC 901-908, hier gefotografeerd te Amersfoort; 7 mei 1952. Foto: G.K. Smits (620.751).

komen. Met ongeduld wacht een ieder op deze trein: in het plaatskaartenkantoor, bij de uitgangscontrole, op het perron en op de posten. Zo rond 0.20 uur wordt voorzichtig aan Zaandam gevraagd of zij de trein al in het vizier hebben en na de mededeling dat alles tijd rijdt, is iedereen gerust. Even later belt Post III en vraagt waar de montagewagen heen moet. Tjonges, die hadden wij bijna vergeten! Naar spoor Ib dan en wat moeten die jongens doen? O ja, bovenleidingrevisie tussen Alkmaar en Heiloo op het enkelspoor. Even later rolt de motormontagewagen binnen op spoor I. De in lederen jas gehulde voorman klimt de wagen uit en het perron op en komt Post T binnen. Na afloop van de elektrische dienst wil hij een schakelaar vernieuwen even buiten het station waar de elektrische scheiding is tussen de stroomvoorziening van het emplacement en de vrije baan. Dat wordt dus schakelen. De seinhuiswachter vraagt beleefd of de motor van de montagewagen niet stilgezet kan worden. Nou, liever niet, want dan is de verwarming ook weg en de monteurs willen wel warm zijn als ze straks in de voorjaarsnacht buiten moeten werken. Hij krijgt de raad om tijdens het werk vlak bij de huizen die dicht langs de spoorbaan staan, dat „rammelding" toch maar stop te zetten. De motor maakt inderdaad veel lawaai, is kennelijk behoorlijk versleten en (volgens de wagenmeester) sinds het voertuig als „Ome Keesje" in dienst is gesteld, nooit meer in revisie geweest. Inderdaad is de motormontagewagen een voormalig motorrijtuig van de serie omC 901-908, die op Zuid-Beveland reden en ook heel kort de dienst naar Warmenhuizen hebben onderhouden.

Nu moet eerst Post III worden geïnstrueerd, dat deze op het bloktoestel een plaatje met opschrift „GEVAAR" hangt aan de knop boven de ontblokschijf van Heiloo. En tevens een zelfde plaatje bij het venster „Blok naar Heiloo". Op Post T moeten ook enige plaatjes worden gehangen, die op gevaar duiden en wel bij de vensters die in verband staan met het vertrek naar Heiloo. De montagewagen komt na gedane arbeid weer terug naar Alkmaar, dat wil zeggen morgenvroeg.

Intussen is de laatste trein binnengelopen. Enkele reizigers haasten zich naar de uitgang. Zij worden gevolgd door het treinpersoneel. De wagenvoerder laat de stroomafnemers zakken, waarna de voorman-monteur het storingsbureau opbelt dat er niets meer elektrisch hoeft te rijden en of de stroom uitgeschakeld mag worden. Door het omzetten van een aantal schakelaars op een kast in Post T worden de desbetreffende schakelaars in het onderstation uitgeschakeld en staat er geen spanning meer op de bovenleiding op het emplacement. Tevens voedt het onderstation niet meer de vrije baan in de richting van Heiloo. Het resultaat is te zien op de kast waar bij de aanduidingen van de schakelaars rode lampjes branden. De trdl laat deze lampjes branden, zodat het de volgende morgen extra opvalt dat er geen spanning op de bovenleiding staat. Het storingsbureau deelt de voorman-monteur ook mede dat er vanaf de andere zijde, dat wil zeggen vanaf Uitgeest, geen spanning meer op de bovenleiding staat, zodat de montagetrein kan gaan werken. Na navraag bij Post III of de wissels in de juiste stand liggen en de overweg gesloten is, mag de montagewagen rijden naar het punt waar gewerkt moet worden.



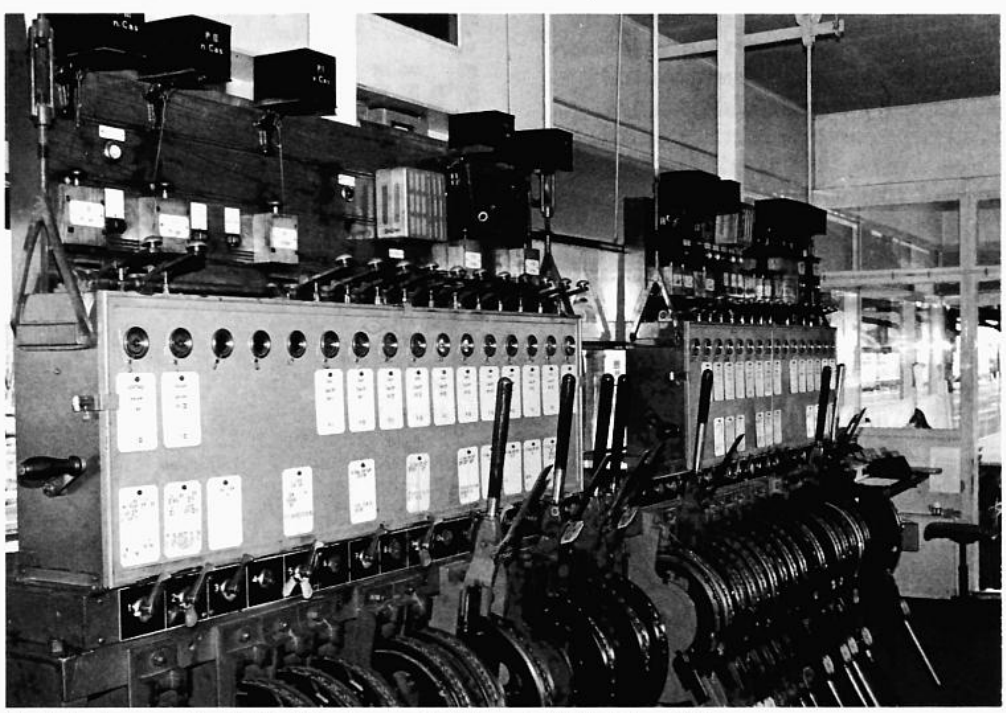
Post III; 26 februari 1977. Foto: W. Vos.

Inmiddels heeft de onderladingmeester perron al de perronverlichting gedoofd en is ook het plaatskaartenkantoor donker. Het is nu 1.10 uur geworden en nadat de seinhuiswachter afscheid heeft genomen en de trdl de laatste regels in de dienstovergave heeft geschreven, kan ook hij zijn jas aantrekken. Het licht wordt uitgedraaid en de deur op slot gedaan.

Daarna wandelt over het donkere perron, bijna onzichtbaar, een geüniformeerde figuur. Bij het overpad tegenover het stationskantoor kijkt hij even links en rechts, zoals zijn tweede natuur als spoorman dit beveelt en verdwijnt dan langs het stationskantoor de stad in. Station Alkmaar is voor de dienst gesloten tot de volgende morgen.

Naschrift

Bewust zijn namen noch voornamen genoemd van personeel dat in de dagen waarover het verhaal gaat, dienst deed te Alkmaar. Een opeenhoping van voorvallen als hiervoor omschreven komt natuurlijk nooit op één dag voor. Het dient alleen om aan te geven wat er zoal kan gebeuren en zou nog met een zelfde aantal gevallen van andere aard kunnen worden uitgebreid. Doel was de sfeer van de eind jaren veertig op te roepen, toen gewerkt werd met middelen waar de huidige generatie geen weet van heeft en met een veelheid van personeel(sfuncties) die heden ten dage onvoorstelbaar lijkt. □



Het interieur van Post T in later dagen; 26 februari 1977. Foto: W. Vos.