

De vroegere burgemeester van Haarlemmermeer was een vooruitstrevend man: hij ijverde voor de aanleg van spoorwegen in zijn gemeente, maar voordien had hij op zijn boerderij al een verplaatsbare spoorweg.

Een draagbare spoorweg uit het midden van de vorige eeuw

Nadat in 1852 de Haarlemmermeer was drooggevalven, werden in de daarop volgende jaren de vruchtbare gronden verkaveld en verkocht. In 1854 kocht de ondernemende Mr. Jacob Paulus Amersfoordt een stuk grond ter grootte van tweehonderd hectare in het noord-oosten van de polder, en stichtte er een boerderij: „De Badhoeve”. De naam hield verband met een zandstrand dat in de buurt bestond, en dat als badplaats erg in trek was bij de Amsterdammers. Amersfoordt, jurist en letterkundige van oorsprong, had een grote belangstelling voor de in die tijd sterk opkomende techniek. Na een aanvankelijke functie als hoofdgingeland in het polderbestuur van de Haarlemmermeer was hij van 1863 tot 1869 burgemeester van deze nieuwe gemeente. In die hoedanigheid pleitte hij krachtig voor de aanleg van spoorwegen ter ontsluiting van het gebied. Daarmee zou echter, tengevolge van allerlei controverses, pas in 1912 een begin worden gemaakt.

Amersfoordt was in de eerste plaats pionier op het gebied van de landbouwmechanisatie. Tijdens een studiereis door Engeland zag hij diverse, voor die tijd revolutionaire landbouwmethoden, zoals de toepassing van wisselbouw, die hij vervolgens op „De Badhoeve” in praktijk bracht. Daarnaast introduceerde hij, eveneens geïnspireerd door zijn Engelse reis, in een vroeg stadium stoomkracht, in de vorm van een locomobiel die een groot aantal werktuigen aandreef, waaronder een dorsmachine en een graanmolen. In 1863 liet hij uit Engeland de voor Nederland eerste stoomploeg overkomen, gebouwd door John Fowler te Leeds. Al deze vernieuwingen maakten „De Badhoeve” tot een modelboerderij, die tot ver in de omtrek bekendheid genoot.

Minder bekend is dat Amersfoordt voor het intern transport op zijn bedrijf reeds in die dagen beschikte over een eigen spoorweginet, opgebouwd uit draagbaar smalspoor. Over de voordelen van deze spoorweg verscheen in 1858 een artikel van zijn hand in „De Landbouwcourant”. In de inleiding van dit artikel lezen we dat de eerste spoorweg voor „Landbouwkundig” gebruik, die Amersfoordt in Nederland in werking zag, zich bevond op de terreinen van de Amsterdamsche Duinwaterleiding Maatschappij, en dat deze spoorweg. . . „het zand uit de waterbekkens door eene locomobile naar boven hielp voeren, om daarop naderhand dennen te poten”. Hij signaleert tevens werkspoorwegen op zanderijen in de omge-

ving van Haarlem en Heemstede, en op fabrieken langs de Amstel. Hij merkt vervolgens op dat deze spoorwegen niet verplaatsbaar zijn, en dat ze bestaan uit. . . „massief ijzeren spoorstaven, gehecht op karbeelen, even als die bij groote spoorwegen in gebruik zijn”. Maar, zo vervolgt hij, . . . „die bij mij in gebruik, uitgevonden door Crosskill te Beverley bij Hull, zijn vervoerbaar en kunnen verlegd worden op elke plaats, waarheen men verkiest”.

Zijn ervaringen met deze draagbare spoorweg beschrijft hij in het navolgende fragment:

„In de afgeloopen week, nu alle mijne paarden aan het ploegen en eggen waren, heb ik met drie arbeiders en een paard tweehonderd zestien kubiek el mest gemiddeld 2300 N. el ver over het land vervoerd. Dit land was zoo los, dat gewone karren daar niet op konden rijden. Ik ging daarbij over twee slooten, drie el breed, en had vier bogten te maken, waarbij twee in stompe, twee in scherpe hoeken. Het verleggen van de sporen, daar waar het nodig was, werd door die zelfde arbeiders in hunnen tijd gedaan; laden en lossen werd mede door hen zonder verdere hulp verricht. (. . .) Ik twijfel of men met andere middelen hetzelfde doel even gemakkelijk kan bereiken. Zeker is het, dat men dan minstens zes paarden en acht knechts noodig had.”

(Een Nederlandse el komt overeen met een meter.)

Meer technische bijzonderheden over de door Amersfoordt beschreven spoorweg vinden we in een fragment uit een catalogus van de firma Crosskill, dat vermeld staat in de „Official Illustrated Guide to the North Eastern Railways”, geschreven door George Measom en uitgegeven in 1861:

„The patent portable farm railway is made of best red deal, in 15 ft. lengths, and of 2 ft. 6 in. gauge. Each length consists of two longitudinal sleepers, which are edged with angle iron where the wheels run, and are connected by transverse sleepers, in such manner that they can be folded together (as a parallel ruler is closed) for transport or shipment. The lengths are attached to each other by cross pieces, which have wrought iron chairs fixed upon them to receive the ends of the longitudinal sleepers, and are fastened to them by pins in an exceedingly simple and efficient manner. Two men can lift the lengths and lay the railway down.”

Het systeem was dus gebaseerd op een houten draagraam-constructie, waarop aan beide zijden in de lengterichting een ijzeren hoeklijn was aangebracht. De gehele constructie kon op een bepaalde manier scharnieren en ingeklapt worden, waardoor een makkelijk te transporteren geheel ontstond. Draaischijven en wissels werden naar behoefte bijgeleverd. Het rollend materieel bestond uit kipwagens die ofwel in zijwaartse richting, ofwel in eindwaartse richting kantelbaar waren. William Crosskill demonstreerde zijn spoorweg voor het eerst in 1848.

Veel verder reiken de historische gegevens omtrent de spoorweg van Amersfoordt helaas niet. In het huidige Badhoevedorp staan echter nog heden ten dage enkele gebouwen van „De Badhoeve”. Enkele jaren geleden werd op het terrein rond deze gebouwen een stukje smalspoor gevonden. Hoewel van later datum als het oorspronkelijke Crosskill-materiaal – het gaat hier om normale spoorstaven – is de spoorwijdte toch opmerkelijk, namelijk 77 centimeter. Ervan uitgaande dat de spoorstaven aangetast zijn door de tand des tijds, zal de oorspronkelijke spoorwijdte nog iets smaller zijn geweest: ruim 76 centimeter. Dat komt overeen met de Engelse maat 2 ft. 6 in. die we eerder tegenkwamen. Kennelijk is deze voor ons land ongebruikelijke spoorwijdte hier nog langere tijd in gebruik gebleven.

Een interessante bijkomstigheid vormt het feit dat het Crosskill-systeem een voorloper blijkt te zijn van het draagbare spoor dat in 1876 op de markt werd gebracht door de Fransman Paul Decauville, die daarmee grote bekendheid kreeg, vooral na de Parijse Wereldtentoonstelling van 1889. Zijn systeem was eenvoudiger, en bestond uit complete delen spoor met ijzeren dwarsliggers en rails van het normale type. Op grond van het voorgaande is echter duidelijk dat Decauville vaak ten onrechte wordt beschouwd als de uitvinder van draagbare spoorwegen.

F. T. Ouwkerk