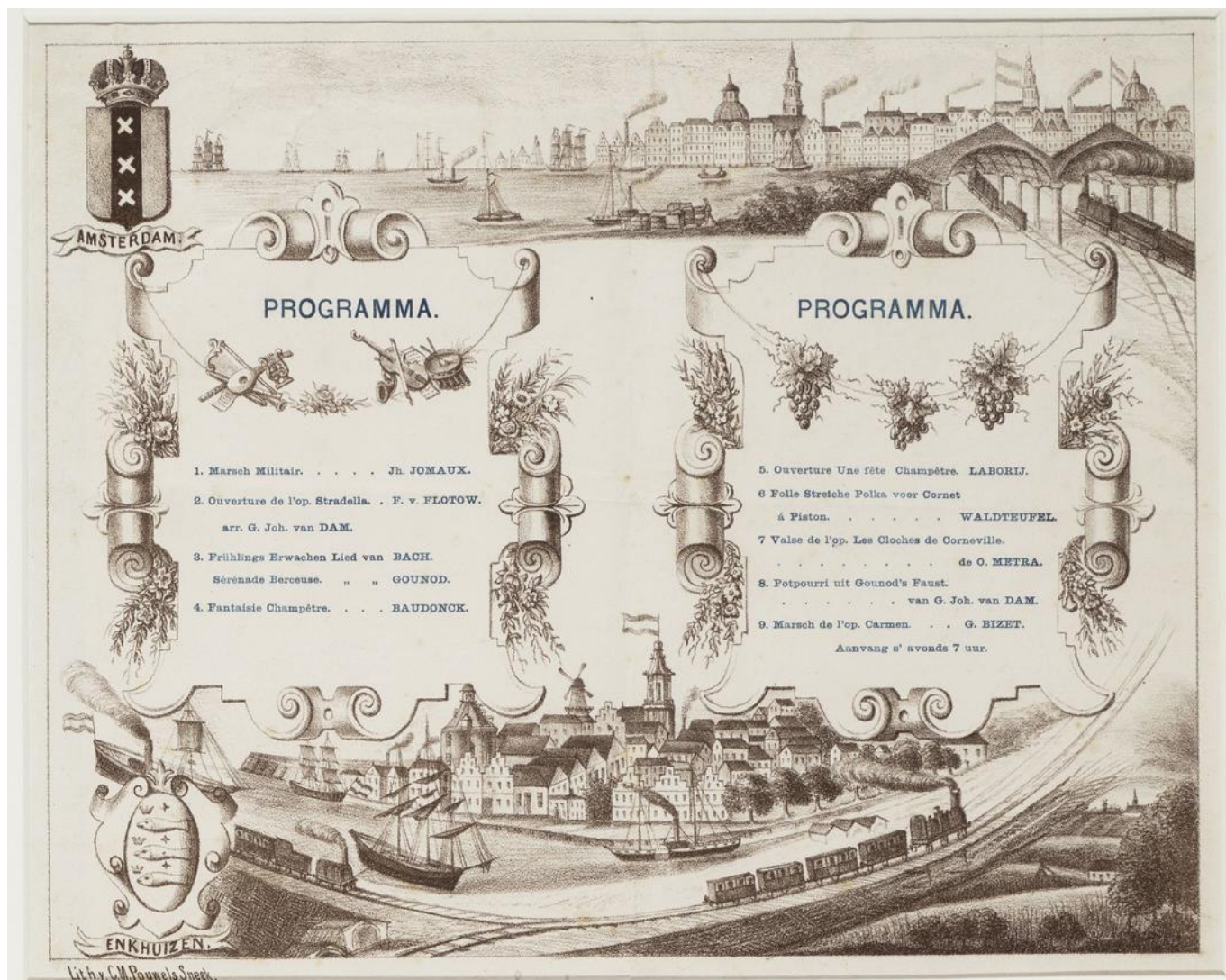


Ein musikalisches Programm zur Streckeneröffnung

Auf dem jährlichen Ostermontag-Büchermarkt in Bredevoort fand ich eine besondere Drucksache: das Originalprogramm einer Streckeneröffnung im Nachbarland der Niederlande.



Üblicherweise wurden bei Bahnhofs- und Streckeneröffnungen Honoratioren aller Art, Vereine, Verbindungen und Gemeinschaften eingeladen. Man zog im Festgewand mit fliegenden Fahnen und Musik zum Stationsgebäude, um dort die Ankunft des ersten Zuges zu erwarten. Die Gebäude waren geschmückt mit Grün und Fähnchen. Musik, Böllerschüsse und Glockengeläut machten akustisch auf das große Ereignis aufmerksam. Ehrengäste ließen sich einen Ehrentrunk reichen, lauschten dargebotenen Gedichten und Liedern und trugen sich in Goldene Bücher

ein. Sie freuten sich auf die Fahrt in reservierten Abteilen und nach der Anstrengung auf das zu erwartende Festmenü in ausgelassener Stimmung.

Bisweilen gab es ein abendliches Festkonzert, so jedenfalls an der niederländischen Station Enkhuizen, dem neuen Endpunkt der Strecke von Amsterdam an die Zuiderzee.

Zur Eröffnung der Bahnstrecke von Amsterdam nach Enkhuizen wurde ein eigenes Musikprogramm zusammengestellt. Cornelis Martinus Pouwels, Lithograph am Kleinzand 12 in Sneek, schuf die Programm-Vorlage für das Konzert. Oberhalb und unterhalb des Programms Abbildungen der Städte Amsterdam und Enkhuizen mit den Verkehrsmitteln des ausgehenden 19. Jahrhunderts, Schiffen und Eisenbahnen. Die neun Musiktitel sind in einen verschnörkelten Rahmen eingefasst.

Auf dem Festprogramm standen folgende musikalische Werke:

Marsch Militair

Jh. Jomaux (nähere Daten unbekannt) schuf einen Militärmarsch.

Ouverture de l'opera Stradella

Adolf Ferdinand Friedrich von Flotow (*27. April 1812 in Teutendorf; †24. Januar 1883 in Darmstadt) war ein deutscher Opernkomponist. 1844 konnte er mit der in Hamburg uraufgeführten Oper „Alessandro Stradella“ seinen ersten großen Erfolg vermelden. Die Ouvertüre zu dieser Oper arrangierte G. Joh. van Dam.

Frühlings Erwachen Lied

Johann Sebastian Bach (*21. März 1685 in Eisenach, Sachsen-Eisenach; †28. Juli 1750 in Leipzig, Kurfürstentum Sachsen) war ein deutscher Komponist, Violinist, Organist und Cembalist des Barock. In seiner Hauptschaffensperiode war er Thomaskantor und Musikdirektor zu Leipzig. Der prominenteste Vertreter der Musikerfamilie Bach gilt als einer der bekanntesten, fruchtbarsten und bedeutendsten Musiker.

Sérénade Berceuse (Schlaf- oder Wiegenlied)

Charles François Gounod (*17. Juni 1818 in Paris; † 18. Oktober 1893 in Saint-Cloud) war ein französischer Komponist. Zu seinen bekanntesten Werken zählt die Oper „Faust“, die in Deutschland manchmal auch unter dem Titel „Margarethe“ aufgeführt wird.

Fantaisie Champêtre (Ländliche Phantasie)

Louis-Joseph Baudonck (*20.04.1847 geb. in Schoten, nahe Antwerpen; †1925 in Brüssel) war Komponist und Arrangeur. Als Militärmusiker studierte er am Konservatorium in Lüttich, seit 1873 dirigierte er zivile Musikkapellen. Er komponierte zahlreiche Märsche und Unterhaltungsstücke.

Ouverture une Fête Champêtre

Henri-Joseph Labory/Laborij (*1. März 1843 in Havelange; †7. August 1882 in Velaine-sur-Sambre) war ein belgischer Komponist und Militärkapellmeister, u.a. vom 19. Januar 1865 bis 26. November 1871 von der Militärmusikkapelle des 1. Regiment der Jäger zu Pferde (Premier Regiment de Chasseurs à Cheval). Danach war er Dirigent der Militärmusikkapelle des 1. Regiments Karabiniere-Grenadiere bis 1882. Er dirigierte auch verschiedene zivile Blasorchester in Belgien. Er komponierte verschiedene Werke für Harmonie- und Fanfarenorchester. Bis heute bekannt sind die „Ouverture 1880“ und die „Ouverture Une fête champêtre“.

Folle Streiche Polka voor Cornet á Piston (Ventilhorn)

Émile Waldteufel (auch Emil Waldteufel, eigentlich Charles Émile Lévy Waldteufel; *9. Dezember 1837 in Straßburg; †12. Februar 1915 in Paris) war ein französischer Musiker und Komponist. Er komponierte über 250 Tänze, vor allem Walzer.

Valse de l'op. Les Cloches de Corneville

Jules Louis Olivier Métra (*2. Juni 1830 in Reims; †22. Oktober 1889 in Paris) war ein französischer Komponist und Dirigent. Von ihm stammt die Suite de Valses Les Cloches de Corneville zur komischen Oper von Robert Planquette.

Potpourri uit Gounod's Faust

G. Joh. van Dam (nähere Daten unbekannt) schuf ein Potpourri aus Charles François Gounods Oper „Faust“.

Marsch de l'opera Carmen

Georges Bizet (*25. Oktober 1838 in Paris als Alexandre-César-Léopold Bizet; †3. Juni 1875 in Bougival, Département Yvelines bei Paris) war ein französischer Komponist der Romantik, dessen Oper „Carmen“ zu einem der größten Erfolge der Operngeschichte wurde.

Der Beginn des Festkonzertes war auf 7 Uhr abends angesetzt. Das Datum war der 6. Juni 1885, die Eröffnung von Strecke und Bahnhof Enkhuizen.

Das Konzertprogramm zeigt zwei Stadtwappen:

Wappen von Amsterdam

Die drei weißen Kreuze auf schwarzem Grund beim Stadtwappen von Amsterdam deuten auf die drei Plagen, von denen die Stadt heimgesucht wurde, hin: Fluten, Feuer und die Pest.

Wappen von Enkhuizen

Enkhuizens Stadtwappen zeigt drei silberne Heringe mit goldenen Kronen, darüber drei Sterne. Enkhuizen wurde um das Jahr 1000 gegründet. Im Jahr 1355 erhielt das Dorf von Graf Wilhelm von Holland die Stadtrechte. Wahrscheinlich wurde schon bald darauf ein Siegel entworfen. Der älteste Abdruck eines Siegels von Enkhuizen stammt aus dem Jahr 1361. Dieses Siegel zeigt drei stehende Heringe, zwischen ihnen zwei sechszackige Sterne. Das Siegel war mindestens bis 1478 in Gebrauch.

Amsterdam

Die Silhouette der Stadt Amsterdam mit ihrem großen Hafen zeigt den hohen Turm der charakteristischen Westerkerk. Stadt und Hafen sind seit dem 13. Jahrhundert eng miteinander verknüpft. Kaufleute spielten eine besondere Rolle in der Entwicklung Amsterdams als Hafenstadt.

Die einzige Verbindung von Amsterdam zur Nordsee bestand über die Zuiderzee, das heutige IJsselmeer. Als dieser Fahrweg immer mehr versandete, wurde im Auftrag von König Wilhelm I. der Noordhollandsch Kanaal nach Den Helder angelegt und 1825 eröffnet. Kurz danach wurde der Hafen um das gezeitensichere Wester- und Oosterdok erweitert, was eine weitere effektive Hafennutzung ermöglichte.

Als der Noordhollandsch Kanaal den steigenden Schiffsverkehr nicht mehr aufnehmen konnte, wurde 1865 bis 1876 der Nordseekanal gebaut. Er ist etwa 25 Kilometer lang, hat zehn Seitenkanäle und führt nach IJmuiden an der Nordsee. Nach und nach wurde der Hafen Amsterdam weiter ausgebaut.

1892 wurde Amsterdam über den Merwede-Kanal besser an das Hinterland angeschlossen, 1952 wurde dieser Kanal bis nach Tiel zum Amsterdam-Rhein-Kanal erweitert und damit eine direkte Verbindung zum Rhein geschaffen.

Enkhuizen

Die Silhouette von Enkhuizen zeigt das weithin bekannte Wahrzeichen der Stadt, das Drommedaris, erbaut 1540 als Stadttor und Verteidigungsturm, im Hafen von Enkhuizen. Enkhuizen gilt als eine der Hafenstädte des „Goldenen Jahrhunderts“ der Niederlande, denn die "Vereenigde Oostindische Compagnie" (VOC) gründete auch hier eine Niederlassung. Zwar waren Hoorn und Amsterdam bedeutsamer, aber Enkhuizen war durch die nördlichere Lage an der früheren Zuiderzee leichter und schneller erreichbar.

Die Bahnverbindung Amsterdam-Enkhuizen

Nach der Eröffnung der ersten Eisenbahnlinie zwischen Amsterdam und Haarlem durch die Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM) im Jahr 1839 entwickelte sich der Schienenverkehr in den Niederlanden rasch. Am 18. August 1860 wird das Eisenbahngesetz verabschiedet, das den Bau von zehn Eisenbahnlinien durch den niederländischen Staat regelt. Damit werden die ersten Hauptlinien des Eisenbahnnetzes geschaffen, die die großen Städte der Niederlande miteinander verbinden. Im Jahr 1873 wird das zweite Eisenbahngesetz verabschiedet, um einige Großstädte zu verbinden, die beim ersten Bau nicht angeschlossen wurden. Der Bau von sekundären Eisenbahnlinien auf Privatinitiative hinkt jedoch hinterher. Dies führt dazu, dass die Niederlande hinter den umliegenden Ländern zurückbleiben, in denen bereits ein Netz von Eisenbahnlinien existiert. Im Juni 1875 legt Innenminister J. Heemskerk einen Plan für den Bau einer Reihe von Eisenbahnlinien vor. Am 10. November 1875 verabschiedet der Staat das dritte Eisenbahnbaugesetz. Zusammen mit acht anderen Eisenbahnlinien ist der Bau der Eisenbahn zwischen Zaandam und Enkhuizen Teil dieses dritten Eisenbahngesetzes. Durch den Bau dieser Eisenbahnlinien entsteht ein feinmaschigeres Eisenbahnnetz in den Niederlanden. Der Betrieb der Eisenbahn wird jedoch dem HSM und nicht der SS überlassen. ts

Im Jahr 1884 wird die Eisenbahnlinie (Amsterdam-) Zaandam-Hoorn eröffnet, 1885 bis Enkhuizen verlängert, wo eine Schiffsverbindung über die Zuiderzee eine weitere Verbindung in den Norden herstellt. Angestachelt durch diese Entwicklungen treffen sich namhafte Persönlichkeiten aus Medemblik zur Untersuchung, ob ihre Stadt auch eine Eisenbahnverbindung zur Außenwelt erhalten könnte. Am 30. Dezember 1884 wird zu diesem Zweck der „Lokaalspoorweg Hollandsch Noorderkwartier“ gegründet.

Die Beschaffung der dazu erforderlichen Mittel gestaltet sich schwierig, so daß die zwanzig Kilometer lange Bahnstrecke erst am 3. November 1887 eröffnet werden kann. Um das unternehmerische Risiko zu begrenzen, wird der Betrieb auf die HIJSM übertragen, die auch für die notwendige Ausrüstung sorgt.

Die 49,8 km lange Eisenbahnlinie Zaandam-Enkhuizen verbindet Zaandam, Hoorn und Enkhuizen. Die eingleisige Bahnlinie wurde als Nebenstrecke der 1860 gebauten Staatslinie K (Amsterdam-Den Helder) gebaut. Der Kilometerpunkt 0 liegt bei Kilometer 71,2 der Staatslinie. Am 20. Mai 1884 wurde der Abschnitt zwischen Zaandam und Hoorn in Betrieb genommen, 1885 folgte der Abschnitt zwischen Hoorn und Enkhuizen. Seit 1974 ist die Bahnstrecke elektrisch befahrbar, im Dezember 2008 wurde die Strecke in das niederländische Intercity-Netz aufgenommen.

Die Bahn wurde von der Regierung im Rahmen des dritten staatlichen Eisenbahnbaus in den Niederlanden gebaut. Der Betrieb ging, wie bei der Nordholländischen Staatsbahn K, in die Hände der HSM über. Nach der Eröffnung der Schiffsverbindung Enkhuizen-Stavoren am 15. Juli 1886 verfügte die HSM über eine eigene Verbindung von Amsterdam - über Enkhuizen und die Bahnlinie Leeuwarden-Stavoren - nach Leeuwarden. Zwischen Stavoren und Leeuwarden wurde der Zugverkehr in den ersten Jahren noch von der Staatseisenbahn betrieben. Im Jahr 1890 erhielt die HSM den Zuschlag für den Betrieb und das Unternehmen verbesserte die Verbindungen zu den Schiffen. Die Fährverbindung über die ehemalige Zuiderzee wurde 1899 für den Transport von Güterwagen angepaßt. Aufgrund des Erfolgs der Verbindung wurden ab 1909 drei Fähren für den Güterverkehr eingesetzt. Der Personenverkehr wurde ebenfalls schließlich mit drei Schiffen abgewickelt. Durch die gute Verbindung hatte die HSM eine bessere Wettbewerbsposition gegenüber der SS. Durch die (erzwungene) verstärkte Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahngesellschaften und die Eröffnung des Afsluitdijk war es mit der Bedeutung der Verbindung in den 1930er Jahren bald vorbei. Der Gütertransport mit Fähren wurde am 1. April 1936 eingestellt. Personenfähren verkehrten weiterhin, wurden aber nicht mehr von der NS betrieben. Die Bahnlinie Zaandam-Enkhuizen wurde somit zu einer regionalen Nebenstrecke.

Mit der Eröffnung der Eisenbahn wurden mehrere nordholländische Städte an das Schienennetz angeschlossen. Neue Bahnhöfe entstanden in Oostzaan, Purmerend, Kwadijk, Oosthuizen, Avenhorn, Hoorn, Westwoud, Hoogkarspel, Bovenkarspel-

Grootebroek und Enkhuizen. Während beim Bau der ersten Staatsbahnen noch einfache Standard-Bahnhofsgebäude errichtet wurden, entstanden unter anderem entlang der Bahnstrecke Zaandam-Enkhuizen mehrere schön gestaltete Bahnhöfe. Insbesondere Hoorn erhielt ein großes, reich verziertes Bahnhofsgebäude.

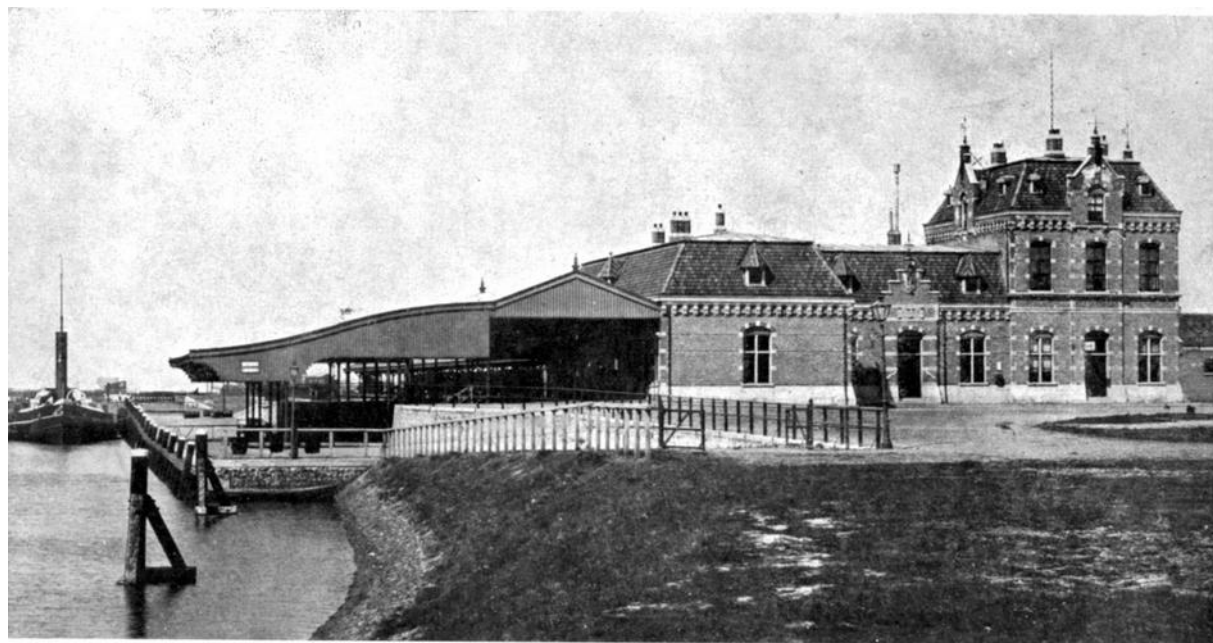
Der Bahnhof Enkhuizen (abgekürzt Ekz) gehört zur westfriesischen Stadt Enkhuizen. Der Bahnhof stammt aus dem Jahr 1885 und liegt an der im selben Jahr eröffneten Bahnstrecke (Zaandam-) Hoorn-Enkhuizen. Das Gebäude ist als Kopfbahnhof konzipiert und wurde am 6. Juni 1885 eröffnet, zeitgleich mit der Einweihung der Bahnstrecke zwischen Hoorn und Enkhuizen. Er befindet sich am Wasser, neben dem Kai, an dem die Fähre der Linie Enkhuizen-Stavoren nach Stavoren in Friesland anlegte.

Die Schiffsverbindung Enkhuizen-Stavoren war ein wesentliches Glied der direkten Eisenbahnverbindung zwischen Amsterdam und Leeuwarden. Bis zur Fusion der Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HSM) und der Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS) zur NS im Jahr 1917 wurde diese Strecke in Konkurrenz zur Verbindung über Zwolle der NCS (Niederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij) und der SS betrieben. Nach dem Zusammenschluß und der Fertigstellung des Afsluitdijk nahm die Bedeutung der Verbindung über Enkhuizen-Stavoren deutlich ab und es verblieb der lokale und touristische Verkehr.

Die Bahnstrecke hatte insgesamt 23 Bahnhöfe, von denen einige in der Zwischenzeit geschlossen und abgerissen wurden: Zaandam am Kilometerpunkt 0,0; Zaan-Brücke am Kilometerpunkt 1,8; Zaandam Kogerveld am Kilometerpunkt 2,4; Oostzaan bei Kilometerpunkt 4,8; Purmerend Weidevenne bei Kilometerpunkt 11,6; Purmerend bei Kilometerpunkt 13,4; Wobrug bei Kilometerpunkt 13,7; Purmerend Overwhere bei Kilometerpunkt 14,6; Kwadijk bei Kilometerpunkt 16,5; Middele bei Kilometerpunkt 20,1; Oosthuizen am Kilometerpunkt 23,1; Schardam bei Kilometerpunkt 25,8; Avenhorn bei Kilometerpunkt 27,7; Hoorn bei Kilometerpunkt 32,5; Hoorn Kersenboogerd bei Kilometerpunkt 34,8; Blokker bei Kilometerpunkt 36,6; Westwoud bei Kilometerpunkt 39,4; Hoogkarspel bei Kilometerpunkt 42,9; Lutjebroek bei Kilometerpunkt 45,2; Bovenkarspel-Grootebroek bei Kilometerpunkt 46,5; Broekerhaven bei Kilometerpunkt 47,7; Bovenkarspel-Flora am Kilometerpunkt 47,7; schließlich Enkhuizen bei Kilometerpunkt 49,8.

Nachdem der Güterverkehr zwischen Enkhuizen und Stavoren 1936 eingestellt wurde, fristete die Strecke ein Schattendasein. Nur in Hoorn war die Bahn wirklich

an ihrem Platz. Die Bahn erhielt eher den Status einer Neben- als einer Hauptstrecke. In den 1960er Jahren kam der Verkehr allerdings wieder in Schwung, als die Städte Hoorn und Purmerend stark an Bevölkerung zunahmen. Zwischen Hoorn und Amsterdam war der Anstieg der Fahrgastzahlen am größten.



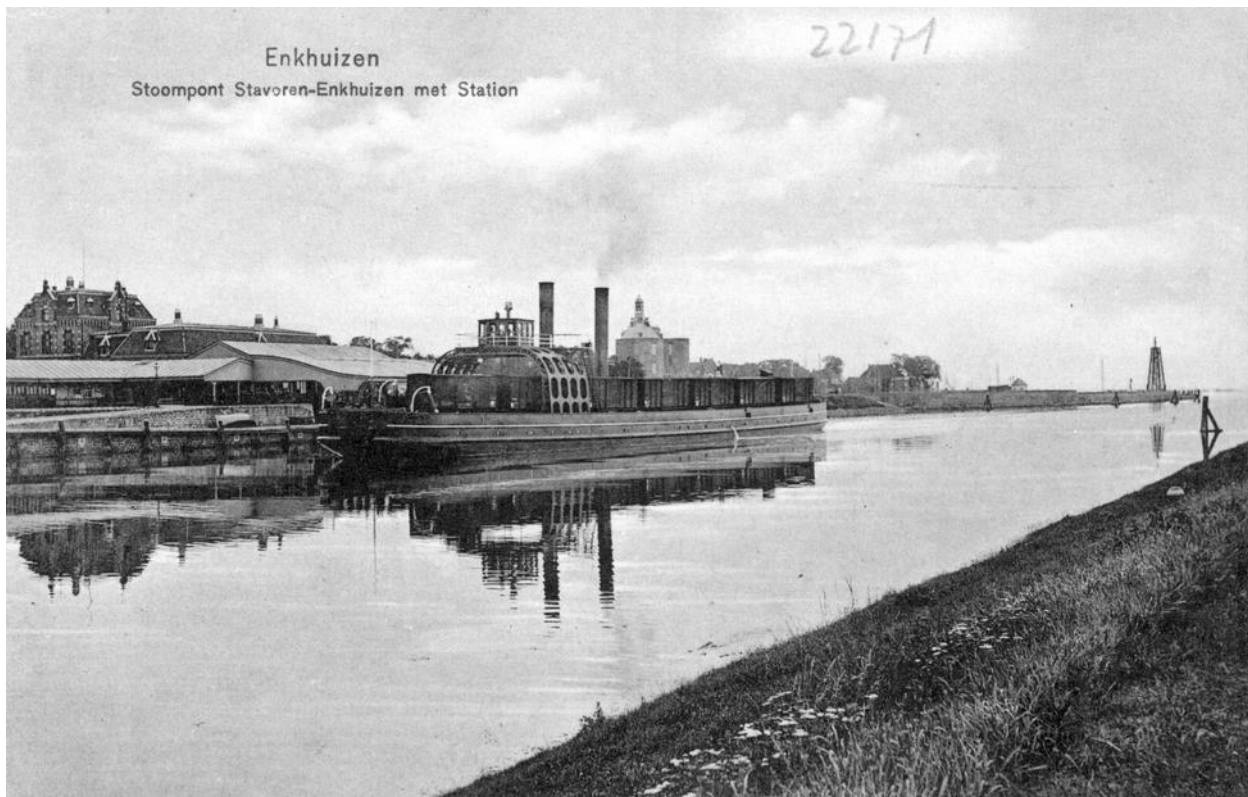
<122>

Enkhuizen, Station

Der Bahnhof Enkhuizen (um 1900) ist direkt am Wasser gelegen und bietet eine Verbindung mit dem Boot nach Stavoren. Das hohe, fast quadratische Gebäude hat zwei identischen Seitengiebel. Hinzu kommt ein kurzer Flügel. Rechtwinklig zu diesem Flügel steht ein niedriges langes Gebäude mit der langen Fassade zum Wasser hin.



Abbildung einer Dampffähre beladen mit Reisezugwagen, normalerweise wurden Güterwagen verschifft, rechts der HSM-Bahnhof von Enkhuizen (Ansichtskarte vom 2. Juli 1902, Het Utrechts Archief).



Blick von der anderen Seite: Eisenbahnfähre für den Transport von Güterwaggons zwischen Enkhuizen und Stavoren im Hafen von Enkhuizen. Links der Bahnhof von Enkhuizen (Ansichtskarte um 1905, Het Utrechts Archief).



Die heutige Situation in Enkhuizen vom Bahnhofsvorplatz aus gesehen.

©P. Dr. Daniel Hörnemann