



Floor de Rooy mocht als eerste „zijn eigen" seinhuisje een dreun met de slopershamer verkopen. Zijn zoon Eddy, de laatste seinhuiswachter, staat eveneens bij zijn vader op de bok van de graafmachine. (Foto Prentekst)

Sloop begonnen van complex met lange geschiedenis

ZAANDAM. — Het oude station Zaandam, al staat het gebouw er dan nog wel, is niet meer. De slopershamer sloeg gisteren onbarmhartig toe. Het oude stationsgebouw stond er al sinds het ingaan van de nieuwe dienstregeling op 29 mei verlaten bij. Gisteren was het helemaal in een puinhoop herschape[n]. De loketten waren al ontmanteld terwijl elektriciens bezig waren met het demonteren van klokken en tl-buizen. Een stukje spoor geschiedenis werd in luttele tijd herschape[n] in een gigantische puinhoop. Het enige wat overblijft is de herinnering van de vele reizigers die jaar en dag het station hebben gebruikt.

Op de deur van de oude fietsenstalling hangt een bordje met de tekst 'vol'. De enige fietsen die er echter nog zijn te vinden zijn allang verroest en gesloopt. Hier en daar lopen werklieden alles los te draaien wat nog bruikbaar is. De groene telefooncel op het perron werd vakkundig afgebroken door een monteur van de PTT die eindelijk „eens zélf een cel mag slopen". Op de perrons lopen NS-mensen die bezig zijn met het ontmantelen van de bovenleidingen, rails, en dwarsliggers of bielzen.

Met een kraan worden stukken van tien meter in een keer opgepakt en achteloos op een lorry gelegd. De rails zijn evenals

Oude station Zaandam naar z'n definitieve eindpunt

het station oud en versleten. Een hulpvaardige railswerker laat zien hoe oud: met zijn werkhandschoen poetst hij wat roest aan de zijkant weg, waarna bouwjaar en herkomst duidelijk leesbaar zijn. De rails, afkomstig uit de fabrieken van de Duitse staalgigant Krupp, zijn in 1936 gemaakt. Sommige spoorspijkers zijn zelfs in 1920 gemaakt. De bovenste laag van de rails is van mangaan. Deze metaalsoort is extra hard zodat de slijtage tot een minimum beperkt blijft. Toch is er al flink wat afgesleten. Door de vele treinen die er dagelijks overheen denderden zijn de rails ruw en verroest.

In één klap

Even verderop liggen een stel seinpalen op het perron. Ze zijn duidelijk afgedankt: sommigen zijn kapot en doormidden gebroken. Ook het wachthokje voor de reizigers is nu meer een decor voor een politiefilm. Opeens dreunt het hele emplacement

Tekst:
Bart Reterink

op zijn grondvesten. Een graafmachine van het slopersbedrijf heeft met een reusachtige klap in één keer het seinwachters-huisje omver gekegeld. Drie generaties seinwachters hebben hier gewaakt over de veiligheid van de reizigers.

Een oude man staat met pijn in zijn hart de sloop te bekijken. Hij vindt het nieuwe station wel praktischer, maar „het oude station was toch mooier, het sprak meer"; vertelt hij met weemoed. Toch is ook hij wel blij met de nieuwe behuizing: „Het oude station was wel een koud en tochtig hok. Bovendien hou je de nieuwigheid toch niet tegen jongeman", vertelt hij op een schoolmeestertoontje.

Bang voor krakers

In de oude stationshal zit een beveiligingsbeambte van de NS een krantje te lezen. Hij moet het station bewaken tegen krakers: „Vooral de oude bovenwoning van de stationschef kan een mogelijk kraakobject zijn. Daarom hebben we een 24-uurs-bewaking ingesteld totdat de hele boel plat ligt." Als alles volgens plan verloopt zal er over vier maanden niets meer te zien zijn van het oude station. De gaten die overblijven na het verwijderen van de funderingen worden opgevuld met het zand. Wat straks overblijft is een grote, kale zandvlakte.

Typhoon 7 juni 1983