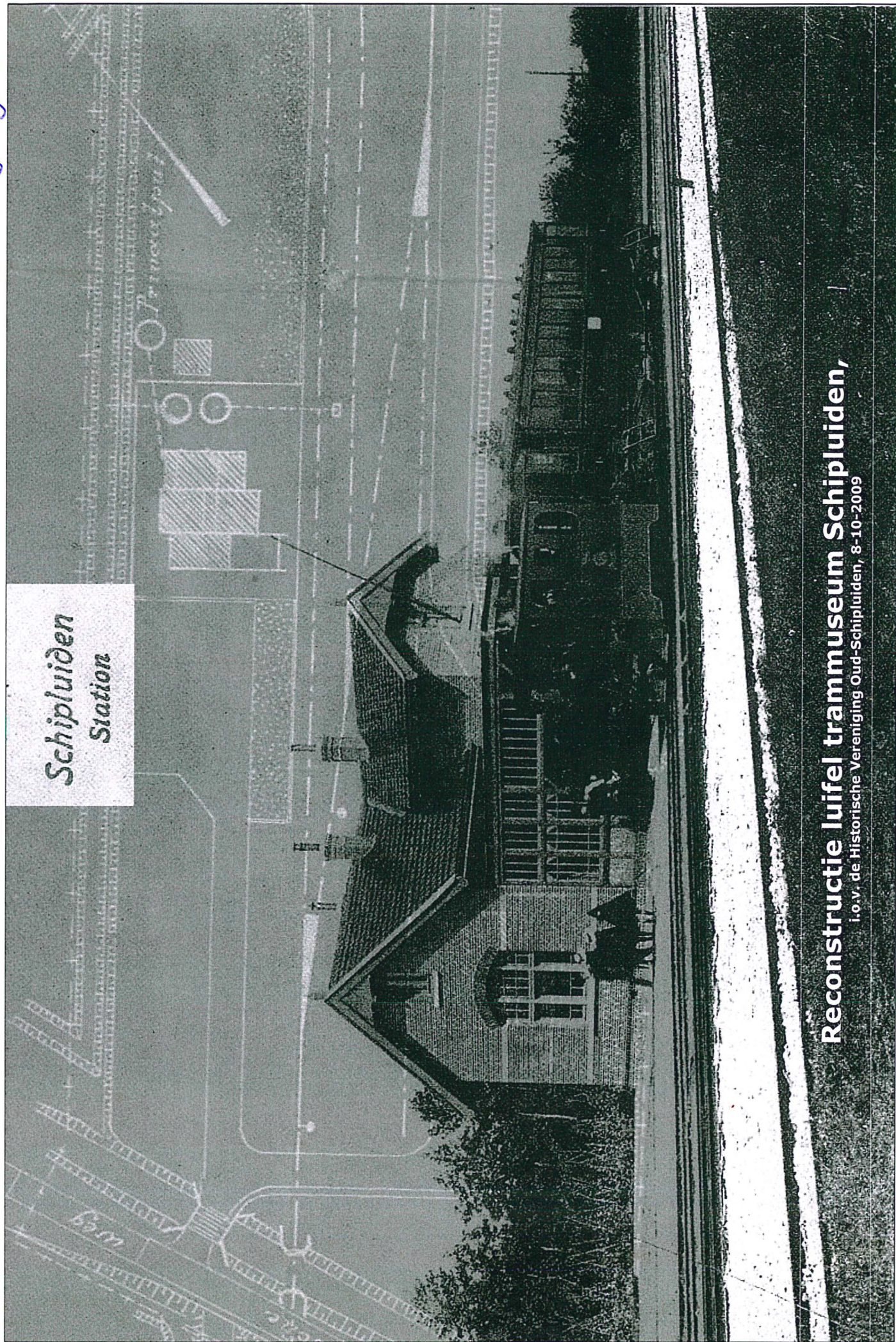


Schipluiden Station



Reconstructie luifel trammuseum Schipluiden,

i.o.v. de Historische Vereniging Oud-Schipluiden, 8-10-2009



Inleiding Op 1 oktober 1912 kwam een groot gezelschap bijeen om met een rit van de stoomtram het traject Maaslandse Dam - Delft feestelijk in gebruik te nemen. Het was de laatste, maar zeer belangrijke schakel in het tramlijnenet van de Westlandse Stoomtramweg Maatschappij (WSM). De stoomtram gaf aansluiting op het spoorwegennet, waarmee het vervoer van en naar het Westland gemakkelijker werd.

Ook werd die dag de opening van het haltegebouw in Schipluiden gevierd. Het markante haltegebouw fungeerde voor Schipluiden als opstapplaats voor passagiers en als laadplek voor goederen. Om de passagiers bij het in- en uitstappen zo gemakkelijk mogelijk te maken bij alle weersomstandigheden, was aan de wachtkamer een veranda gebouwd met een karakteristieke luifel die bijna tot aan de rails kwam. Dezelfde luifel werd echter weer gesloopt nadat de functie van personenvervoer in de jaren '30 was komen te vervallen.

Vandaag de dag huurt de Historische Vereniging het gebouw van de gemeente en fungeert het als trammuseum waar o.a. de geschiedenis van de WSM te vinden is. In 1987 is het pand met succes gerestaureerd waardoor het pand er anno 2009 mooi bij staat. Alleen de karakteristieke luifel ontbreekt nog...

De Historische Vereniging hoopt met dit boekje het enthousiasme op te wekken bij bestuurders en sponsoren om samen ook dat stukje geschiedenis terug te brengen.



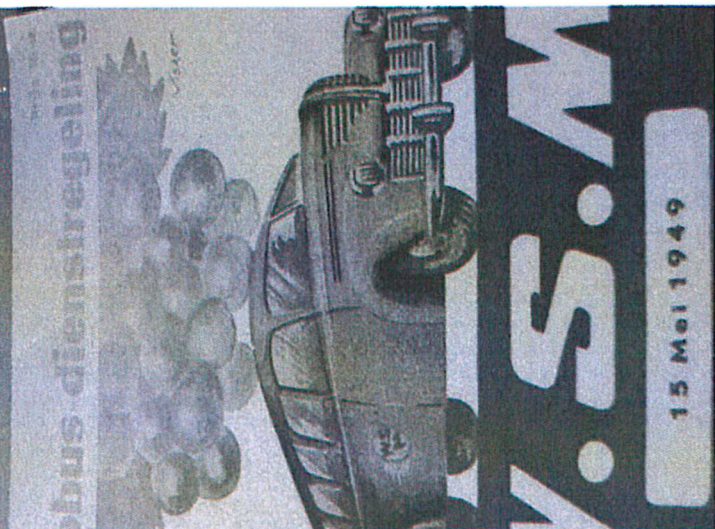


1954



2008

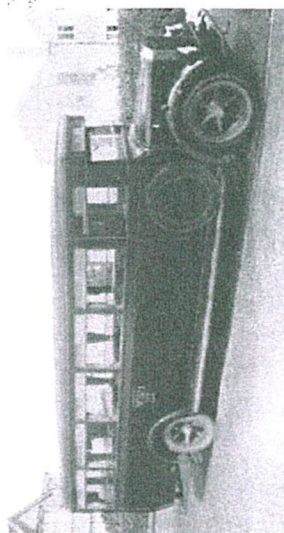
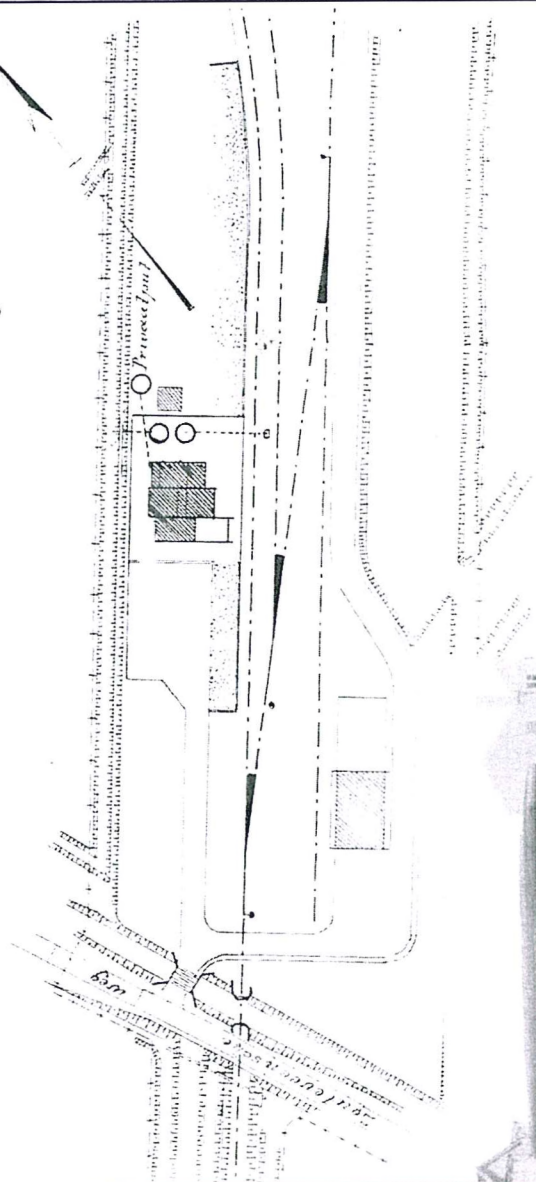
Kaart van het
WESTLAND.
1 UUR GAANS IS
± 1 1/2 CM



Een terugblik op de Westlandse Stoomtramweg Maatschappij Het spoorweginet kwam in Nederland na 1860 (door de Spoorwegwet) goed van de grond. Als reactie hierop ontstonden er vanaf de jaren '70 overal in het land maatschappijen die regionaal railverbindingen wilden aanleggen in aansluiting op de 'grote' spoorwegen. Zo ook in het Westland waar in 1881 de WSM werd opgericht.

Terugkijkend heeft het bedrijf zich bewezen als een bedrijf dat meegroeide met de ontwikkelingen in de wereld. Zo begon het vervoersbedrijf met locomotieven en personenrijtuigen. In de loop van de jaren werden hier ook goederenwagens gekoppeld. Deze werden jaren later vervangen door motortrams en vrachtwagens. In de jaren '60 waren er zelfs touringcars aangeschaft ten behoeve van het toeristenvervoer. Ook de recessie in de jaren '30 en de tweede wereldoorlog hadden grote invloed op het vervoersbedrijf, maar zorgde niet voor de ondergang.

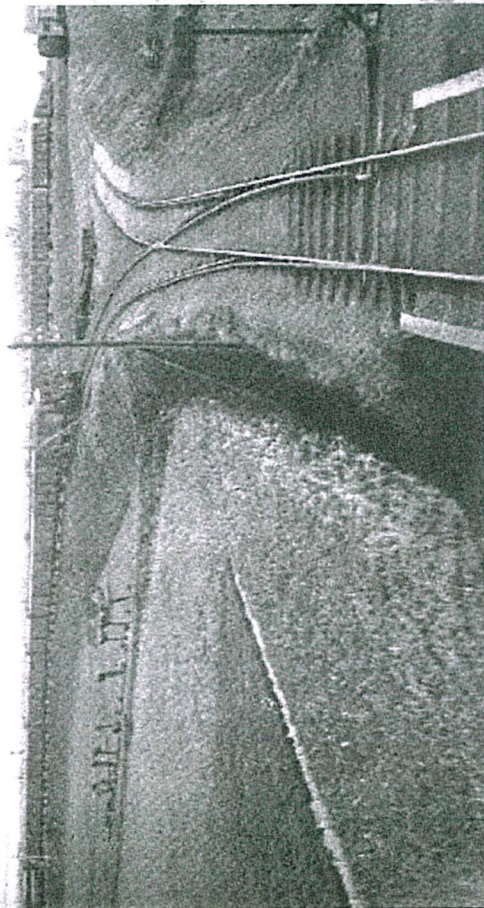
Emplacement: Schipluiden.

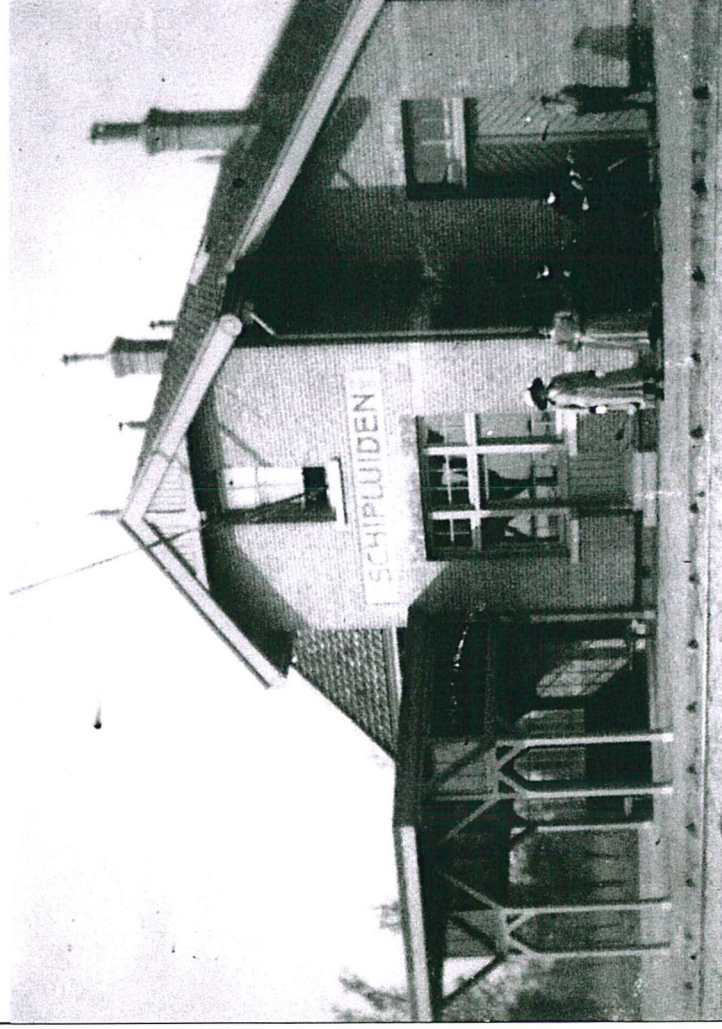
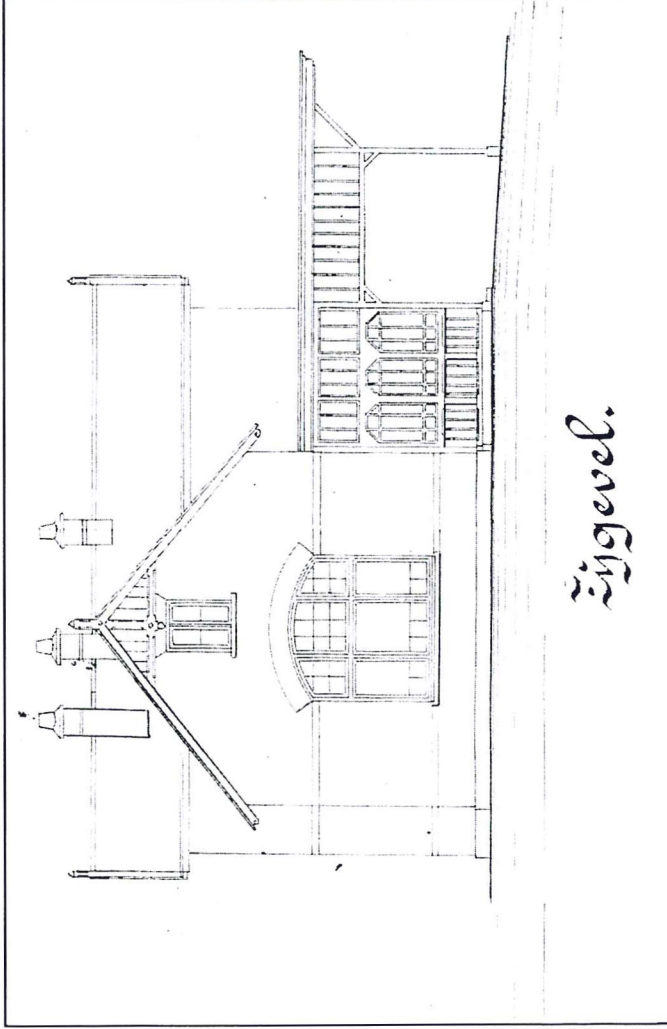


Het vervoer per tram had veel invloed op het landschap. Aparte trambanen werden aangelegd en er verschenen stations. Zo ook de stations in Schipluiden en Maasland. Ook stalen bruggen werden geplaatst zoals de trambrug over de Vlaardingervaart.

In de jaren '30 hield het personenvervoer per tram op te bestaan door de opkomst van de bus, deze was moderner en flexibeler. Veertig jaar later, op 1 feb 1970, werd het laatste stukje goederendienst tussen de Delftse Groenteveiling in Den Hoorn tot het NS station in Delft opgeheven.

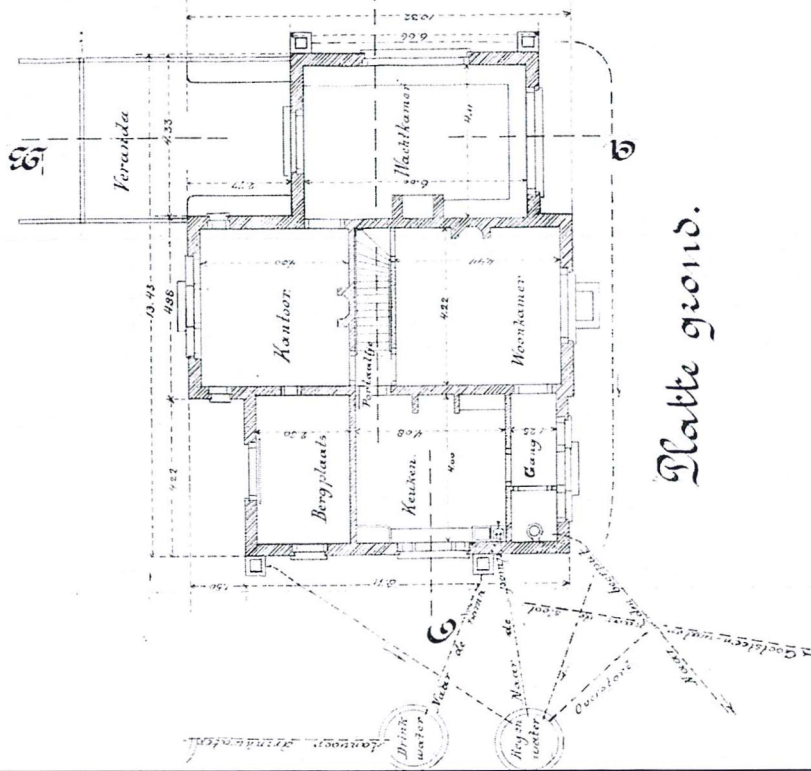
Met het verdwijnen van de tram kwam er weer grond vrij wat goed gebruikt kon worden voor het verbreden van wegen en het aanleggen van fietspaden. Ook de vrijgekomen bruggen werden opgeknapt er voorzien van een nieuw wegdek. Enkele stations overleefde de slopershamer en kregen een nieuwe functie. Zo ook het stationsgebouw in Schipluiden.



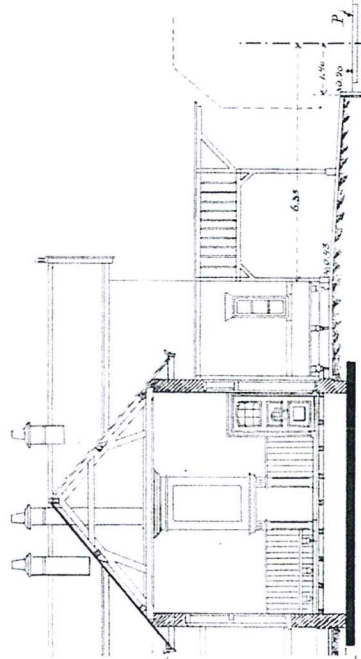


Het tramgebouw Schipluiden In 1911 was voor zowel het haltegebouw van Maasland als van Schipluiden een bouwvergunning aangevraagd. De gebouwtjes waren elkaars spiegelbeeld. Ze waren, zoals de andere grotere stations, ontworpen door ir. D.P. Ameijden van Duijm. Het haltegebouw was goed als zodanig herkenbaar. De gele banden en helderrode strekken boven de kozijnen zijn kenmerkend voor de periode evenals de rode verglaasde pannen en het naambord in gekleurde grestegels. Aan details werd ook aan de buitenzijde zeer veel aandacht besteed wat onder andere blijkt uit de driehoekige opvullingen in de topgevels en de bewerkte gootklossen en boeidelen.

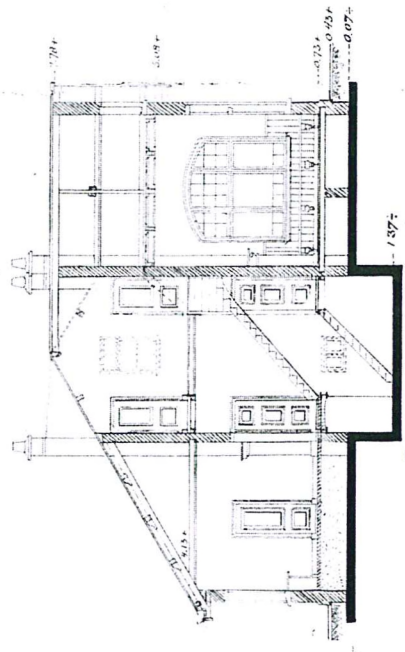
Een opvallend element was de luifel. Deze was gekoppeld aan de wachtkamer zodat de passagiers droog de trein in konden stappen. Deze veranda was aan de westzijde gedeeltelijk gesloten en voorzien van lambrisering en banken. Zowel in de zijkant als in de bovenrand, langs de luifel, was veel glas verwerkt. In de bovenramen van de veranda was het glas geel; het overige glas in de ramen en deuren was "dubbel dik wit Fransch glas".



Platte grond.

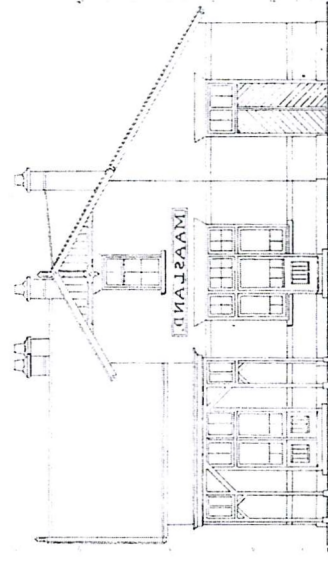


Doornede A.B.

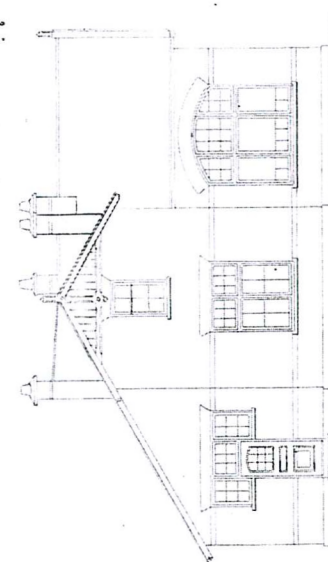


Doornede C.D.

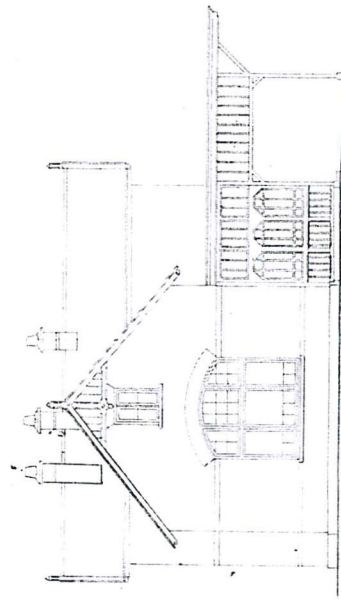
Indeling tramgebouw Behalve een dienstgedeelte, bestaande uit wachtkamer, kantoor en berging had het gebouw ook een woongedeelte met een woonkamer, keuken, twee slaapkamers, zolder en kelder. Het kantoor had, behalve een deur die toegang gaf tot het perron, ook een tweetal zijraampjes die het mogelijk maakten om over de lijn uit te kijken. Het ene raampje gaf uitzicht op de trambrug, het andere op de lijn richting Den Hoorn. In de deur tussen de wachtkamer en het kantoor was een loket aangebracht: een afsluitbaar draaiend raampje met marmeren vensterbankje. Post en pakjes konden via dit loket aan de stationschef worden aangeboden voor vervoer. De voordeur van het woongedeelte lag aan de noordzijde van het gebouw.



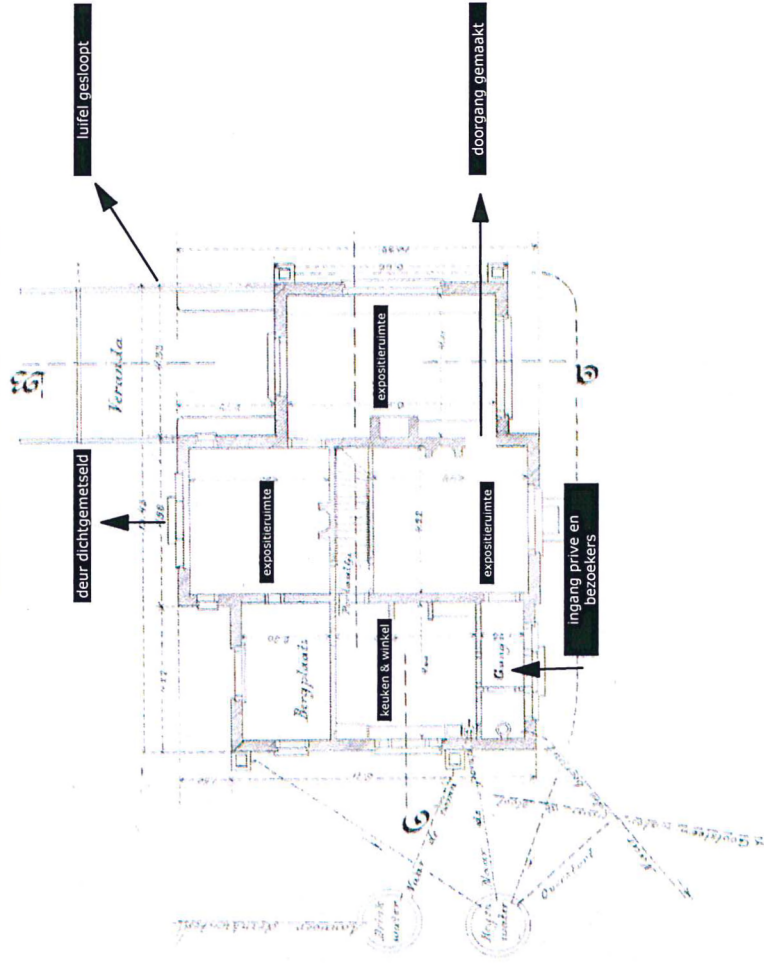
Voorgevel.



Achtergevel.



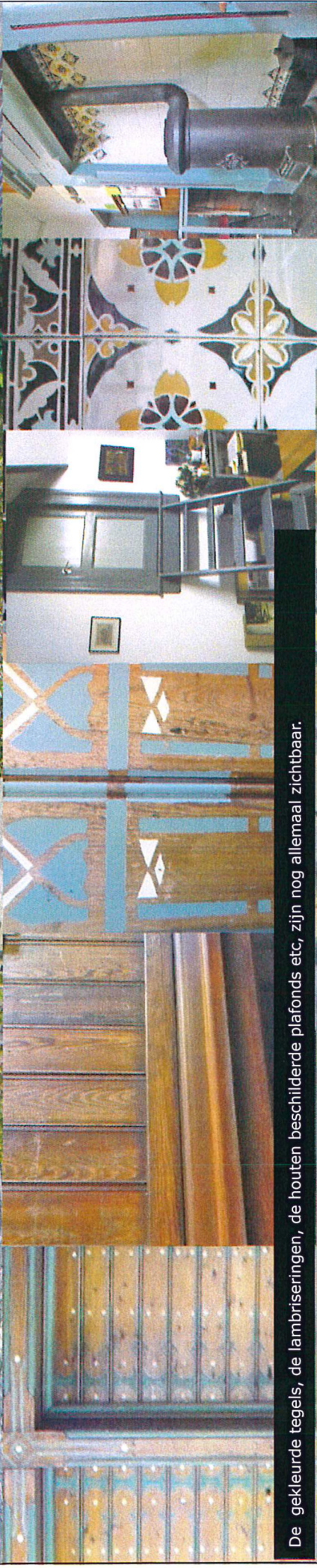
Zijgevel.



Het gebouw heeft twee grote wijzigingen ondergaan. Ten eerste het weghalen van de luifel. Ten tweede de wijziging van de ingang. Toen de tram nog actief was kwamen passagiers via de luifel naar binnen. De entree van het museum is vandaag de dag gesitueerd op de plek waar vroeger de woning was ontsloten. Feitelijk de oorspronkelijke achterkant.

Een minder ingrijpende wijziging was het gedeeltelijk dichtmettelselen van de deur in het voormalige kantoor naar het perron. Hier is nu een raam te zien. Wel is in het metselwerk duidelijk zichtbaar gemaakt hoe de oorspronkelijke indeling is geweest. Ook intern zijn er enkele kleine veranderingen geweest.

Bij de restauratie in 1988 heeft het gebouw een nieuw dak, nieuwe schoorstenen, enkele nieuwe kozijnen en een schilderbeurt gekregen. Intern is de lambriserings en de beschrijving hiervan gerestaureerd, de schouw in de wachtkamer hersteld en een van de banken is aangebracht. Ook zijn moderne deuren vervangen voor oude deuren.



De gekleurde tegels, de lambriseringen, de houten beschilderde plafonds etc, zijn nog allemaal zichtbaar.



Plan:

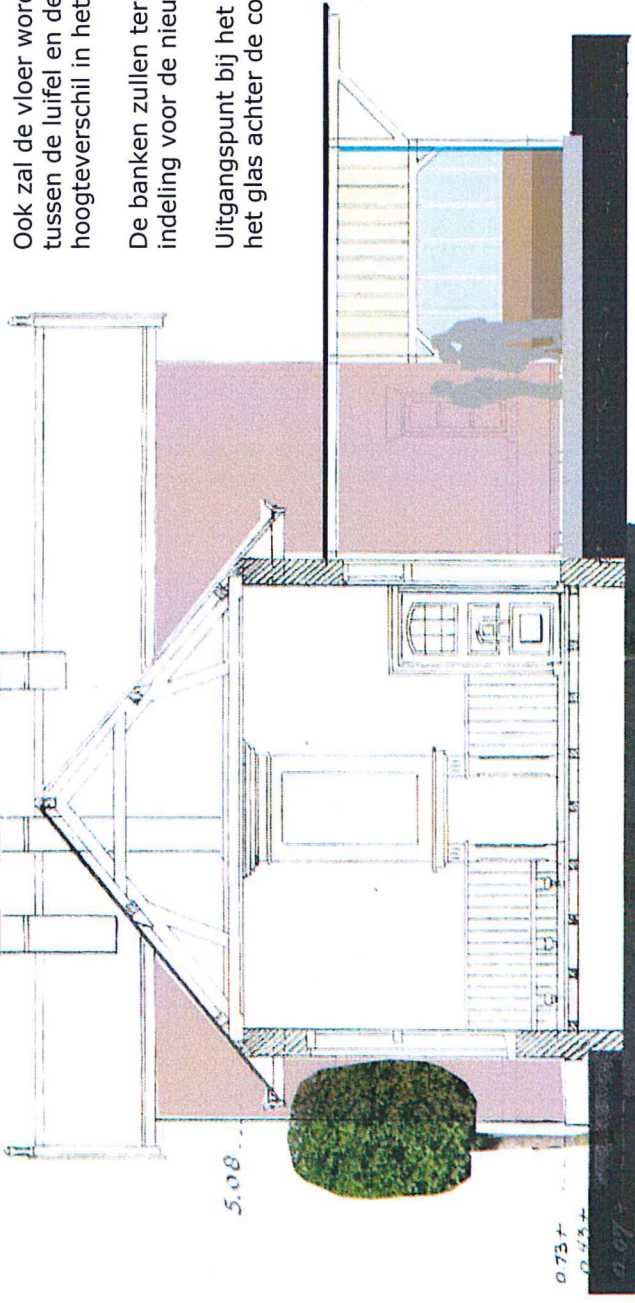
De historische Vereniging wil in samenwerking met de gemeente een reconstructie maken van de luifel.

Functie:

In de toekomst wordt dit de nieuwe ingang net als voorheen. Door deze ingreep wordt de geschiedenis zichtbaar gemaakt en daarnaast wordt het huidige probleem opgelost van de te nauwe entree. De bestaande ingang via het gangetje en de keuken is niet praktisch en te krap. Ook zou de verkoop van boekjes en kaarten in de luifel kunnen plaatsvinden. De luifel is uitnodigend door zijn transparante uitstraling en zal daardoor meer mensen interesseren om even binnen te komen kijken. Ook voor een opening van een nieuwe tentoonstelling is dit een goede plek voor bijvoorbeeld een borrel.

Uitvoering:

Voor de reconstructie worden oude bouwtekeningen en foto's gebruikt. De nieuwe luifel zal echter niet geheel identiek zijn. Om de ruimte zo bruikbaar mogelijk te maken wordt het een gesloten ruimte waarbij glas wordt toegepast op de plekken waar het vroeger open was. De ingang zal aan de straatkant zijn.



Ook zal de vloer worden opgehoogd zodat er geen hoogteverschil ontstaat tussen de luifel en de wachtkamer. Er zal gekeken moeten worden of dit hoogteverschil in het bestaande wegdek opgelost kan worden.

De banken zullen terugkomen maar er moet nog onderzocht worden of de indeling voor de nieuwe functie aangepast moet worden.

Uitgangspunt bij het plaatsen van het glas is een strakke detaillering waarbij het glas achter de constructie wordt geplaatst.

