



De spoorweg Leeuwarden—Sneek.

Het was zeer de moeite waard den spoorweg, welke Sneek met de hoofdstad der provincie verbindt, in oogenschouw te nemen, — althans zoo werd mij verzekerd — en daarom nam ik eene kaart, zonder andere bedoeling, dan de lijn eens op te nemen. Van Sneek ging ik uit, en in het geïmproviseerde station, eigenlijk eene goederenloods, werd plaats genomen. Het eigenlijke station is nog lang niet klaar; dat kan nog wel drie maanden duren. De remise voor locomotieven, plaats hebbende voor vijf stoomslepers, is zeer gemakkelijk ingericht, zóó dat de sporen voor de machines als de stralen eener ster uitloopen op de draaischijf, — evenals men ook eene inrichting van dien aard te Amersfoort heeft, en in België op verscheidene plaatsen.

Toen de eerste spoorlijn in Friesland werd geopend, bleek het dat de heeren ingenieurs deze provincie met onbetamelijke geringschatting hadden bejegend: al spoedig bleek het namelijk, dat alle stations te klein waren gemaakt. Ook de veeladingsplaatsen waren op verre na niet voldoende voor den dienst, en toen men voor de lijn Harlingen—Leeuwarden maar vijf veewagens zond, luidde het advies van den heer Gischler, de eerste lijninspecteur in het noorden, „zorg dat ik vijftig van die wagens krijg; het zal dan nog de vraag zijn of ik dan genoeg heb.” Op de lijn Sneek—Leeuwarden heeft men gezorgd, dat over bekrompenheid niet te klagen valt. De stationsgebouwen — dit moet tot eer onzer regeering gezegd worden — zien er een weinig behagelijker uit dan die, welke de beampten van den Waterstaat hebben gebouwd langs de eerste serie staatspoorwegen. Men heeft blijkbaar geprofitteerd van het voorbeeld, door de Holland-sche IJzeren-spoorwegmaatschappij gegeven, door hare stations-gebouwen aan de Oosterlijn naar een minderzwaarmoedig model te knippen, dan men in Nederland gewoon was.

De gebouwen tusschen Sneek en Leeuwarden zien er niet half zoo officieel-leelijk uit, als die langs de eerste staatslijnen.

En wat de vroegere bekrompenheid betreft, die is zelfs zoo verre vermeden, dat de weidsche inrichting der stationsgebouwen te Bozum en te Mantgum den lachlust van eenige reizigers opwekte die de zes minuten oponthoud benutten met even een kijkje in de lokalen te nemen.

Wat de veeladingsplaatsen op die stations betreft, deze zijn veel te groot; had men de helft van het daaraan bestede geld gebezigd, om veestallen te bouwen, dan zou daardoor zijn voldaan aan eene bestaande behoefte. Tweemaal per jaar worden door Duitsche kooplieden in het hartje van Friesland inkoop van vee gedaan, welk vee dan op een' bepaalden dag moet worden geleverd te Oosterwierum. Dit dorp, gelegen halverwege Sneek en Leeuwarden, aan de trekvaart tusschen die beide plaatsen, was als aangewezen als verzamelplaats, toen het vervoer nog voor een groot gedeelte te water geschiedde.

Op die leverdagen zit het dorp Oosterwierum vol vee, — het staat voor een deel onder den blooten hemel. Nu in de streek, welke het vee aanbrengt, een spoorweg is aangebracht, zal zeer natuurlijk het veevoer ook direct per spoor geschieden; maar dan zal er aan het station Mantgum of Bozum groote behoefte blijken te bestaan aan gelegenheid om te stallen.

De wagens op de nieuwe lijn in dienst gesteld, onderscheiden zich gunstig van de bestaande. Een pad loopt midden door elk rijtuig, zoodat iedere passagier gemakkelijk zijnen vrienden of kennissen een buurpraatje kan verleen. De tweede klasse is zeer gemakkelijk ingericht; men is niet genoodzaakt in den rug te gaan liggen, zooals in de oude rijtuigen van die klasse; men kan fatsoenlijk zitten.

Over de regeling der uren van vertrek en

Men weet hoe het beruchte circumlocutie-kantoor te Londen, volgens Dickens, het groote vraagstuk had opgelost: „Hoe iets niet te doen.” Misschien herinnert men zich, dat er eens een monnik is geweest die vernuftig had uitgerekend, hoe men Napels zoodanig kan doorloopen, dat men steeds schaduw heeft, welk werk ten titel voert: „Napels te doorwandelen zonder zon.”

De directie der Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen heeft de niet gemakkelijk uit te maken kwestie op te lossen: „Hoe een aangesloten spoorlijn uit te sluiten van het wereldverkeer.” 't Is of de maatschappij heeft gezegd: „Die Sneekers en die boeren hebben gedwongen om de opening der lijn, — ze zullen ze zien openen, maar eenvoudig als lokaallijn.”

Wie 's morgens met de eerste boot uit Harlingen wil vertrekken naar Holland, wordt teleurgesteld: de trein naar Harlingen is precies 12 minuten vertrokken, als de trein uit Sneek arriveert. De sneltrein is dan precies 7 minuten geleden vertrokken.

De eerste trein Sneek—Leeuwarden is 7 minuten vroeger te Jellum-Boxum, dan de eerste trein Leeuwarden—Harlingen te Deinum is. Nu zegt men, dat iemand uit Bozum, die volstrekt dien dag niet te laat in Amsterdam moest zijn, met een' vriend had afgesproken, om een paard aan eerstgenoemd station gereed te houden. Dit geschiedde en hij gallopeerde daarmede naar Deinum, waar hij tijdig genoeg arriveerde, om nog den Harlinger trein te snappen.

Intusschen had die man zich schuldig gemaakt aan het doorbreken van het afsluitings cordon. Misschien zal men hem dat nog eens zuur doen opbreken.

Men zou misschien op de gedachte kunnen komen, dat de directie der staatspoorwegen de verbinding met Leeuwarden en Harlingen belemmert, om het publiek te noodzaken den kortsten weg te nemen, door zich te Heerenveen op de staatsbaan te begeven; doch zulk eene handelwijze zou reeds in strijd zijn met de traditiën der Maatschappij, en ten anderen begunstigen allen, die te Heerenveen of te Akkrum zich per spoor naar het zuiden wenden, in de eerste plaats de Nederl. Tramwegmaatschappij of de Akkrumer en Jouter booten.

Wie van Bolsward of Sneek per spoor naar Holland vertrekt, is de weg per stoomtram aangewezen: over de Joure en Heerenveen is de reis het goetkoopst, het vlugst en het gemakkelijkst.

Men verdiept zich in gissingen over de vraag, welke slimheid hier weer achter steekt, dat men het publiek wil beletten over Leeuwarden of Harlingen naar Holland te reizen. Eene reden van verbazing levert tevens de lage prijzen van het personenvervoer; die prijzen staan in verhouding tot die voor de noorderlijn als 3 : 5.

Dat men zoo allerbespottelijkst langzaam rijdt, wekt de ontevredenheid van het publiek op; doch daarvoor kan eene zeer goede reden zijn: men kan vooreerst het snelrijden nalaten, om den nieuwen weg te sparen en den grond in den beginne niet noodeloos lasten op te leggen.

Fr. Crt.

BUITENLAND.

Valsche geruchten aangaande cholera-gevallen, nu hier dan daar, loopen er rond en verspreiden onrust en vrees.

De pers haast zich wel met tegenspraak, maar de eerste indruk is gemaakt.

Gelukkig, is ook het telegrafisch bericht, dat in Engeland twee cholera-sterfgevallen plaats hadden, in zooverre onwaar, dat daarvan in de dokken niets bekend is en dat ook het andere geval niet de Aziatische maar de inlandsche cholera gold.

Een stalknecht te Kensington, die akelig gehuisd en armelijk gevoed werd, kreeg op 18 Juli de koliek en stierf nog denzelfden avond in het ziekenhuis.

Het is daarom, dat men niet to lichtge-loovig ten aanzien van cholera-tijdingen moet zijn, maar toch ter deze wakker be-

Te Alexan
vallen voorg
Men breng
te vroeg —
die ziekte in
dagen kant

De versch
van Egypte
een zeer gun
zieken, ja o
daar b.v. de
missie er zi
zien.

Uit Tongk
bezetting va
met 500 ma
Zij verove
liet duizend

De Franse
Als het v
genegen om
twijfelen.

De Franse
129 stemme
men en aan
gegeven om
macht te ve

Men zegt
Catholieken,
vergadering
De oorzaa
lijkheid om
bijeenkomst

Hier en
medewerking
dat men bes
gadering te

Een paar
von Bismarck
Friedrichsru
het bekende
hem toebeho
verblijf mag
aldaar op zij
hij een vrij
derwaarts ge
dit vermaare
wing to leer
nabijheid v
staan en ki
met hen aa
beleefde ma
In den loop v
deelde hij o
eerste wande
ruimen tijd
zucht had h
de vrije luch
kanselier zie
hoed af en v
lijke toon ee

Uit den
vernomen,
Bismarck de
van zwaar
zeer langzaam
zag hij er ui
geel, tengevo
geleden had,
nemende, het
donkerder ge
schedel ter de

Lord Dert
Kolonien, he
Transvaal eer
de, dat de he
het bewind
a. s. te Lond
raad te verte

Onder de
merkingen g
tusschen de
aan de eerst
grootte zwakh

„Gij hebt
Duitschen bu
zellig met h

6 April 1880, WILLEM III, BIJ DE GRATIE GODS, KONING
n°. 17. DER NEDERLANDEN, PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
GROOT-HERTOG VAN LUXEMBURG, KNZ., KNZ., KNZ.

Op de voordragt van Onzen Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid van 1 April 1880, n°. 33, afdeeling Waterstaat B, tot aanwijzing van de perceelen die voor den aanleg van den spoorweg van Stavoren naar Leeuwarden moeten worden onteigend, welke onteigening in het algemeen belang, krachtens de wet van 24 Julij 1879 (Staatsblad n°. 125) wordt gevorderd,

Gelet op de artikelen 10 tot en met 15 van de wet van 28 Augustus 1851 (Staatsblad n°. 125);

Gezien de processen-verbaal van de zittingen der commissie uit Ge-deputeerde Staten van Friesland, welke ingevolge art. 10 der wet van 28 Augustus 1851 (Staatsblad n°. 125) in de gemeenten Stavoren, Hemelum, Oldephaert en Noordwolde, Hindeloopen, Workum, Wymbritseradeel, Wonseradeel, IJlst, Sneek, Baarderadeel, Menaldumadeel, Leeuwarderadeel en Leeuwarden heeft zitting gehouden, ten einde de bezwaren der belanghebbenden aan te hooren, nadat aan de bepalingen van de artikelen 11 en 12 der wet was voldaan;

Hebben besloten en besluiten:

ten behoeve van den spoorweg van Stavoren naar Leeuwarden zullen, ten algemeenen nutte en ten name van den Staat ter uitvoering van de wet van 24 Junij 1879 (Staatsblad n°. 125) worden onteigend de eigendommen in de gemeenten Stavoren, Hemelum, Oldephaert en Noordwolde, Hindeloopen, Workum, Wymbritseradeel, Wonseradeel, IJlst, Sneek, Baarderadeel, Menaldumadeel, Leeuwarderadeel en Leeuwarden, aangeduid in het plan en de kaarten welke ingevolge art. 12 der wet van 28 Augustus 1851 (Staatsblad n°. 125) ter inzage van een ieder hebben gelegen en vermeld zijn op den staat bij dit besluit gevoegd.

Onze Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid is belast met de uitvoering van dit besluit, hetwelk in de Staatscourant, in de Leeuwarder Courant en in de Sneeker Courant zal worden geplaatst.

's Gravenhage, den 6den April 1880.

WILLEM.

De Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid,
G. J. G. KLERCK.

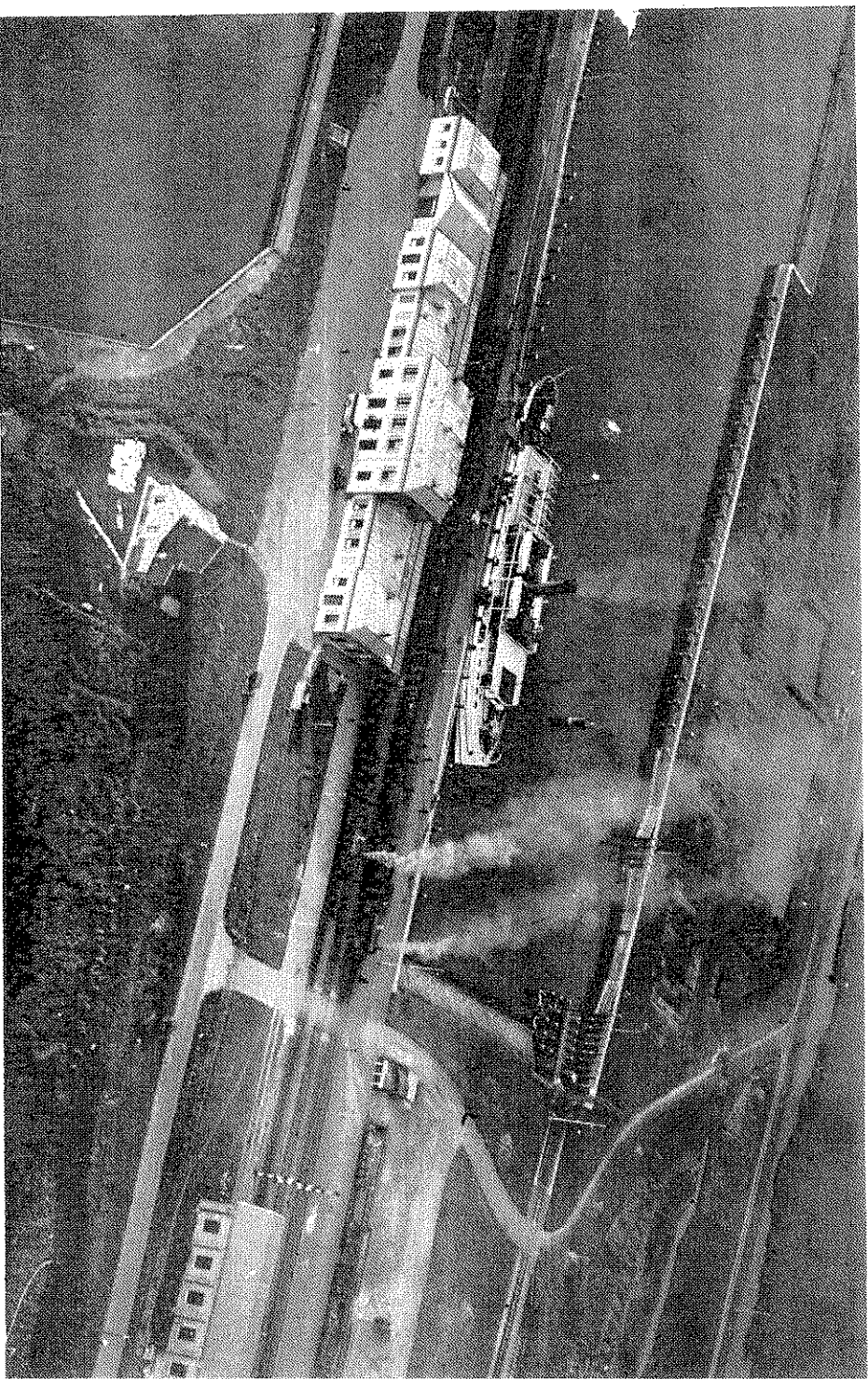
GEMEENTE STAVOREN.

Nummer van het perceel op het grondplan.	Te onteigenen grootte.		van de perceelen bij het kadaster bekend					TEN NAME VAN
	Hectaren.	Centiaren.	als	ter grootte van		Sectie.	Nummer.	
				Hectaren.	Centiaren.			
1	geheel		noordelr hoofd	0 08 70	B.		1	de Staat, gewoon domein
2	idem		zeedijk	0 11 50	*		1a	idem
3	idem		strand	0 82 50	*		254	het waterschap, Hemelum, Oldephaert en aanhoorige zeedijken
4	idem		zeebaak en erf	0 01 67	*		213	idem
5	idem		zeedijk	0 45 24	*		301	idem
6	idem		huis	0 00 30	*		244	waterschap van Hemelum, Oldephaert en aanhoorige zeedijken, erfpachter IJge Jans Visser, regt van opstalhouder
7	idem		huis en erf	0 01 86	*		300	idem, erfpachter Jacob Jans Visser, regt van opstalhouder
8	idem		idem	0 04 30	*		245	idem, erfpachter Hendrik Jans Visscher, regt van opstalhouder
9	idem		schuur en erf	0 02 00	*		302	idem
10	idem		zeedijk	0 84 54	*		304	idem
11	0 25 50		vaart	2 25 60	*		25a	Kooij en cons., Jentje Kornelis
12	geheel		huis en erf	0 00 86	*		303	het waterschap, Hemelum, Oldephaert en aanhoorige zeedijken

GEMEENTE STAVOREN.

Nummer van het perceel op het grondplan.	Te onteigenen grootte.		als	ter grootte van		Sectie.	Nummer.	TEN NAME VAN
	Hectaren.	Centiaren.		Hectaren.	Centiaren.			
13	0 05	49	water	0 26	90	B.	46	de Roos, Hidde Sibbles, M. E. Hendrikje Jentjes Kooij en cons., weduwe Hidde Sibbles de Roos, Sible de Roos minderjarige 1/2
14	geheel		idem	0 49	60		241	idem
15	idem		weiland	0 80	90		275	Kooij en cons., Jentje Cornelis
16	idem		huis en erf	0 02	60		258	idem
17	idem		idem	0 24	40		50	Siedsesz, Margaretha Catharina
18	idem		weiland	0 08	30		51	idem
19	idem		idem	3 38	50		48	idem
20	0 25	00	stadsgracht	3 86	17	A.	746	Stavoren, de stad
22	0 49	74	water	3 07	98	B.	59a	idem
23	geheel		weiland	1 05	30		52	Siedsesz, Margaretha Catharina
24	idem		idem	1 26	90		53	idem
25	idem		idem	0 81	80		54	idem
26	idem		vaart	0 97	20		48a	Stavoren, de stad
27	1 48	32	weiland	2 26	50		240	de Roos, Hidde Sibbles, M. E. Hendrikje Jentjes Kooij en cons., weduwe Hidde Sibbles de Roos 1/2, Sible de Roos, minderjarige 1/2
28	geheel		idem	1 71	10		55	Siedsesz, Margaretha Catharina
29	idem		idem	0 82	00		56	idem
31	idem		molen en erf	0 01	35		57	Siedses en cons., Sieds Gerbens
32	idem		weiland	0 24	10		58	Siedsesz, Margaretha Catharina
33	idem		idem	0 09	40		41	de Roos, Hidde Sibbles, M. E. Hendrikje Jentjes Kooij en cons., weduwe Hidde Sibbles de Roos 1/2, Sible de Roos minderjarige 1/2
34	0 42	63	idem	1 61	60		273	idem
35	0 66	99	idem	2 79	70		42	idem
36	0 06	35	idem	0 46	90		40	idem
40	0 93	80	idem	1 52	10		71	de Jong, Jantje Hessels
41	geheel		polderdijk	0 84	20		59	Noordermeer, Volmagten van de
42	idem		weiland	3 98	60		60	idem
43	1 31	82	polderdijk	2 55	00		83	idem
44	0 10	79	weiland	1 45	90		82	idem
45	0 12	42	idem	1 81	80		81	idem
46	0 43	65	idem	1 77	60		80	Veldstra, Wouter Harings, M. E. Geertje Veldstra en verdere erfgenamen van, minderjarige 1/2
47	0 42	85	idem	1 90	00		78	Noordermeer, Volmagten van de
48	0 63	82	idem	2 30	70		73	Prins, Hendrik Tjittes, M. E. Tjitte Hendriks Rrins en verdere erfgenamen van de
49	geheel		idem	3 34	40		61	Noordermeer Volmagten, van de
50	0 12	76	polderdijk	0 75	20		62	idem
51	0 84	64	weiland	2 27	80		67	Blom en cons., Barber Jacobs Vr. van K. G. Buma
52	0 21	11	idem	2 02	30		66	idem
53	0 35	76	weg of laan	3 04	80		96	Noordermeer, Volmagten, van de
54	geheel		weiland	1 04	30		68	idem
55	idem		idem	1 02	20		69	idem
56	idem		idem	1 65	60		70	de Jong, Jantje Hessels
57	0 07	88	sloot	0 27	88		72a	Noordermeer, Volmagten, van de

100 jaar spoor Sneek - Stavoren



Spoorromantiek ten voeten uit. De boemeltrein uit de sneltrein staan voor vertrek naar Leeuwarden gereed. Het wachten is nog op de passagiers die met de Van Hasselt uit Enkhuizen zijn gearriveerd - Stavoren oktober 1931.

De plannen om spoorlijnen in Nederland aan te leggen zijn beslist niet door allen met groot enthousiasme ontvangen. In 1839 werd de lijn Amsterdam-Haarlem geopend, maar voor het zover was heeft zich wel heel wat afgespeeld en moesten grote obstakels overwonnen worden. Na de uitvinding van de stoomlokomotief in Engeland werd daar een begin gemaakt met het aanleggen van spoorlijnen. Engelse adviseurs kwamen naar Nederland en konden meedelen dat de engelse lijnen geweldig liepen. Hierbij werden winsten van 300% geboekt. Koning Willem I steunde de plannen om te komen tot het aanleggen van een spoorlijn van Amsterdam naar Keulen. Maar deze opzet mislukte, vooral van de kant van vrachtschippers, omnibus- en trekschuitdiensten kwamen bezwaren binnen. Argumenten als: spoorwegen zouden voor Nederland onnodig, ja zelfs noodlottig zijn, werden in de strijd geworpen. Het merendeel van de Nederlandse bevolking bad God om de aanvallen van deze „duivelse machine" te keren.

Toch zette men door en de openstelling van de eerste spoorverbinding Amsterdam-Haarlem v.v. betekende het begin van de aanleg van verschillende spoorlijnen in Nederland.

Stavoren-Sneek werd op 8 november 1885 geopend. Enkele jaren eerder was de lijn Leeuwarden-Sneek al een feit geworden.

De bootverbinding Stavoren-Enkhuizen werd op 15 juli 1886 opengesteld.

Bijna eendeloos zijn de plannen geweest om onze omgeving te betrekken bij het spoorwegnet. In 1860 werd de spoorwegwet van kracht, waarbij de concessie aanvragen voor het exploiteren van spoorwegen werd geregeld en waarin ook werd besloten dat de staat zelf spoorlijnen zou aanleggen. De exploitatie van deze lijnen werd overgedragen aan een daarvoor in 1863 opgerichte maatschappij, de Staats-spoorwegen. Zo werd in Friesland in 1863 de door de staat aangelegde lijn Harlingen-

Totale kosten 15 miljoen gulden.

In 1872 hadden voor Workum in dit comité zitting T. S. IJbema, T. A. Hingst en T. S. Visser. Het projekt zou gefinancierd worden door Hutten van de Vignolles Comp. Het zou hoofdzakelijk engels kapitaal zijn dat voor de uitvoering van plannen zou worden gebruikt. Maar alles leek weer indiggen te zullen vallen, toen er zich een hevige strijd tussen betrokkenen en niet-betrokkenen ontspoon. Vooral Harlingen maakte grote bezwaren.

Harlingen heeft zelfs pogingen onderzocht om de tramverbinding via de bootverbinding in Harlingen te maken.

lijkt plaats gehad. Zondag 8 november reed de eerste trein 's morgens te zes uur reeds van Leeuwarden om anderhalf uur later te Stavoren aan te komen. En te 7.48 vertrok er heus één in omgekeerde richting. Beide waren echter in de nevelige zondagochtend te vroeg om veel belangstelling te onderwinden.

Anders was dit met de volgende, die 9.50 uit Leeuwarden vertrok en tal van passagiers uit de Friese hoofdstad zowel als van de tussengelegde stations, naar de oude koningstad Stavoren vervoerde. Bepaalde zaken hadden de meesten wel niet, hoofdzaak was: eens mee te rijden!

De opening geschiedde eenvoudig: de trein liep en daarmee was het uit. Geen minister of andere hooggeplaatste personen waren tegenwoordig, geen versierde lokomotief vloog vooraan en de achtbare heren burgemeesters waren derhalve ook verschoond van het houden van deftige toespraken. Allen wapperde hier en ginds een vlag van de toren en werd dit voorbeeld door sommige parkurieren gevolgd.

De Noord Hollandsche Friesche Spoorweg: Een artikel in de Friso luidt als volgt: Donderdag, 15 juli, treedt eindelijk in werking, de Noord Hollandsche Friesche Spoorweg. Vroeger een droombeeld, thans werkelijkheid.

Zieljonge Nederlanders wateen kloek moed en energie vernag en profiteert ervan. Neemt aan, wat het voorgeslacht ook voor u heeft gewrocht en laadt daardoor de schuld op u, om voor uwe nakomelingen in gelijken geest te werken. Juist daardoor is de Nederlandse naam groot geworden.

Wij weten wel, er worden geen feestten gevierd op aanstaande donderdag.

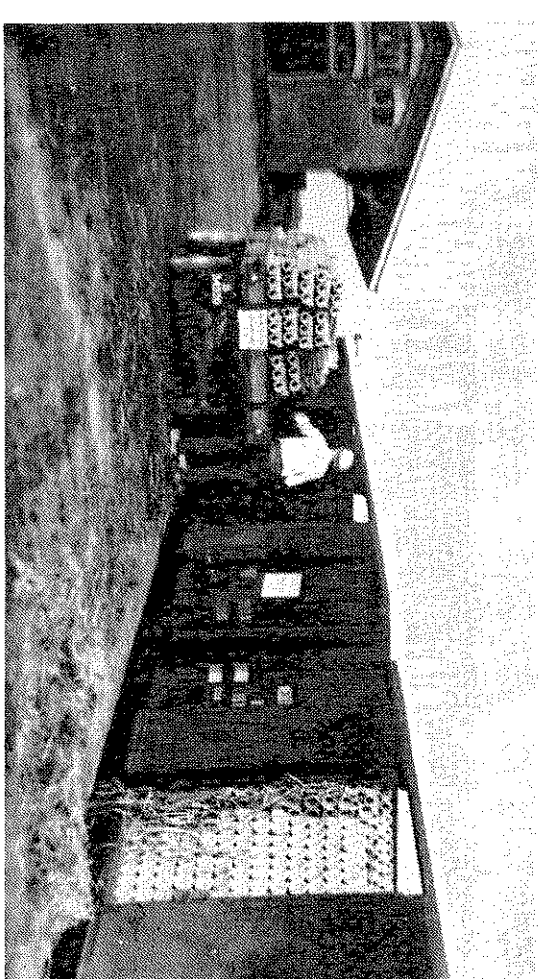
In Workum, Hoorn en elders heeft men zijne blijdschap vroeger reeds aan de dag gelegd. Maar, men zal ons toestemmen, het was slechts stukwerk. De lijnen Leeuwarden-Stavoren en Enkhuizen-Amsterdam betekenen op zich zelve iets, maar niet alles. Eerst door de opening van de zeeverbinding komt het geheel tot zijn recht.

Snort vooruit, lokomotieven, stoom op zij! kloek radarboten en wees Friesland en Holland, wees het vaderland ten zegen.

Verstom het kleingeestig geklaag, dat al die nieuwe vindingen het werk der wereld onttrekken. Gij bezielend ijzer, verbindt onze hoek aan Oost en West, aan Zuid en Noord en zult ons leren profiteren te trekken van die gunstige gelegenheid. Andere toestanden, andere werkzaamheden. Rijk en arm, wel- of minder welgeboren, voor allen is stof tot vreugde en dankbaarheid bij het vertrekken van wat de wet ons treeds in

meer angst dan voor de bom. Dat is waarschijnlijk ook de reden dat heel veel stations nogal vier van de bebouwde kom verwijderd liggen. Toch ondanks alle tegenwerking in, zette het spoor zich in beweging.

In latere jaren werd gesproken over opheffing van onrendabele lijnen, waaronder ook de verbinding tussen Sneek en Stavoren. Hiertegen werden bezwaren ingediend, akties gevoerd en de trein rijdt gelukkig nog steeds.



Goederentreinen werden geladen en gelost op een speciaal laadperron waar ook nu verdwenen spoorloods stond.

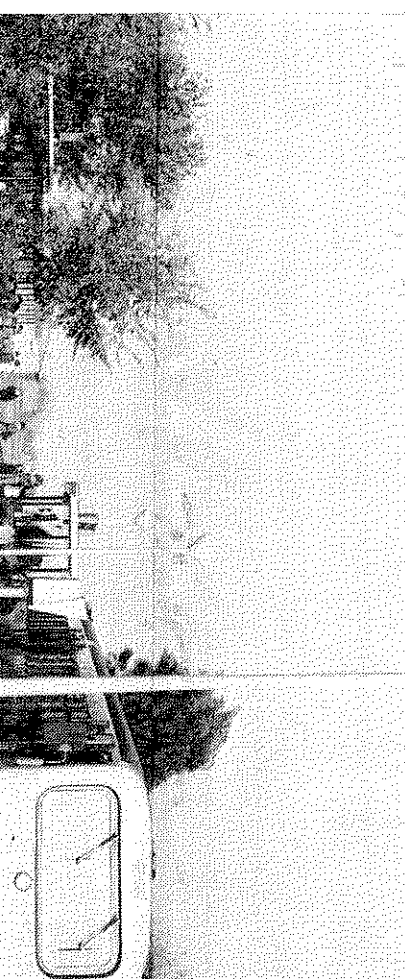
Stavoren-Enkhuizen

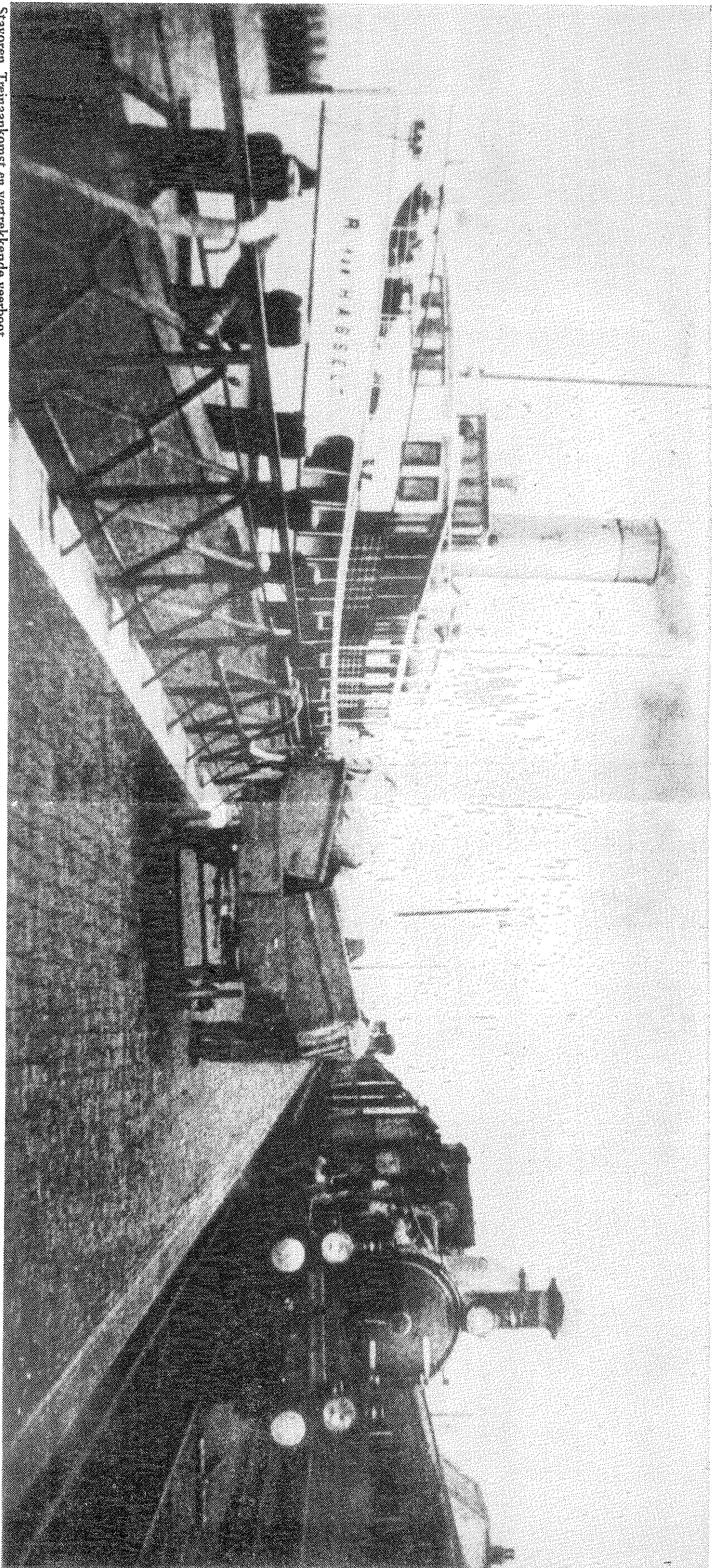
Op 15 juli 1886 werd de boodienst Stavoren-Enkhuizen een feit. En vanaf 1900 werden drie stoomponten ingezet voor het goederenvervoer. Op elk van deze ponten was plaats voor dertien goederenwagons. In sommige jaren werden er wel 45.000 wagons overgezet. Dit betekende dus 3460 vaarten of wel 10 tot 12 enkele vaarten per dag. Daarbij moest dan nog apart het vrijdagse veervervoer van en naar Leeuwarden worden geteld, ook al gauw dertig tot veertig wagons. Mede door de opkomst van de auto en

Voor al op marktdagen slaptten sommige Workumers in Nijhuizum op trein naar Sneek en Leeuwarden.) was vijf cent goedkope!

Vaak waren de treinen zo lang, er twee lokomotieven nodig waren voldoende trekkracht te kunnen leveren. Dit was ook nog het geval in oorlog 1940/1945. Tijdens de oorlog werden ook op platte goederenwagstukken afweergeschut geplaatst, om de treinen te beveiligen tegen geallieerde vliegtuigaanvallen.

De kunstwerken in de lijn Leeuwarden-Stavoren zijn zo aangelegd,





Stavoren. Treinaankomst en vertrekkende veerboot

„100 JAAR SPOREN TUSSEN SNEEK EN STAVOREN”

8 November a.s. is het precies 100 jaar geleden dat het spoor tussen Sneek en Stavoren voor het reizigerspubliek werd opengesteld. 100 jaar is Sneek dan verbonden via de rails tot het uiterste puntje van de Zuidwesthoek: Stavoren. 100 jaar tussen „stoomros” en „wadloper”. Dat moet gevierd worden!

In het „Sneeker Nieuwsblad” d.d. 19 september is in een uitvoerig artikel al een terugblik gegeven over de toestand-koming en de geschiedenis van deze lijn. Een lijn met een vaak bewogen geschiedenis. Wij vinden het vandaag-de-dag heel vanzelfsprekend om in Sneek een „retourtje” naar Stavoren of één van de tussenliggende plaatsen te

De toen nog jonge burgemeester van Workum, de heer Bernardus van Haersma Buma was zo kwaad over de brief van Staatssekretaris Keyzer, dat hij deze tijdens de hearing voor het oog van bestuurders en bestuurden in tweeën scheurde. Een akte die hem toen in regeringskringen niet geheel in dank werd afgenomen.

Op 22 december 1969 had gedeputeerde H. de Wilde de euwle moed om tussen Workum en Koudum aan de nootdrem te trekken. Een akte die toen alle voorpagina's van de ochtendbladen haalde. Het aktekomité was dankbaar voor de aandacht die het kreeg. Er waren in de Zuid-Westhoek toen echter ook lieden die nog een stapje verder wilden gaan: het dichtdraaien van de aardgasleiding naar Amsterdam, die vlak achter Workum loopt. Het gezond verstand heeft toen echter gezegd:

Buiten op het Binnenhof is het erg druk en zijn duizenden belangstellenden uit het hele land toegestroomd. Op een gegeven moment moesten de koeien uiterwaard worden gemolken. Eén van de aktevoerders, ds. Postma van Warns krijgt van een kennis een emmer en gaat de heer Klaas van der Heide uit Workum op het melkstoeleje zitten. De warme koeiemelk wordt het 2e Kamergebouw binnengebracht en dit is de enigste keer dat onze parlementariss van verse Friese koemelk werden voorzien. Freule Wewaal van Stoewegen roept uit „Wat is dit toch vernukkelijk!”

In Hage kringen heeft men grote waardering en respekt voor deze akte van de Friezen. Zo zegt Mr. Molly Geertsma van de VVD o.a. „voor zo'n waardige demonstratie heb ik bewondering”.

In zijn nieuwjaarsrede in het Workumer stadhuis vatte Mr. Van Haersma Buma de geslagde akte als volgt samen „In de strijd voor het behoud van de spoorwegverbinding is een opmerkelijke vindingrijk en ontplooiing van krachten vertoond. Het is een geluk dat het gedokumenteerde rapport van Sudergoa pas is uitgebracht. Uit dit rapport konden de klemmende argumenten en onaantastbare aanwijzingen worden geput”. Wat het aktekomité - gesteund door de gehele bevolking - heeft gepresteerd, grenst aan het ongelooflijke. Men heeft inderdaad op de juiste wijze de koe bij de horens gevat”, aldus burgemeester Van Haersma Buma.

Curbe zei in de Leeuwarder Courant d.d. 30 januari „Ase en Akke yn 'e trein nei Starum, in Fryske triomf!”

100 jaar Sneek-Stavoren

Honderd jaar trein Sneek-Stavoren moet gevierd worden. Er is immers alle aanleiding tot feestvieren, zeker nu in dit jubileumjaar de lijn een nieuwe impuls heeft gekregen door de opening van het nieuwe station IJst. Jaren is er eendrachtig gewerkt voor deze voor IJst zo belangrijke gebeurtenis. Eigenlijk is die akte symbolisch voor de plaats die de jubilerende lijn steeds in de Friese Zuidwesthoek heeft ingenomen.

Steeds zijn er dreigingen geweest, steeds leken verschalng van de dienstverlening en onafwendbare opheffing hand in hand te gaan. Maar steeds waren er de enthousiasmeringen, de doorzetters, de aktevoerders, die het goed recht van „hun” lijn verdedigden, die zich voor het rijdend houden van „hun” trein inspanden. Op de vindingrijkheid en de solidariteit van die velen kan dankbaar worden teruggezien. Maar dit eeuwfeest in 1985 betekent juist daarom ook: met vrouwen voor-

uiterste puntje van de Zuidwesthoek Stavoren. 100 jaar tussen „stoomros” en „waddloper”. Dat moet gevierd worden!

In het „Sneeker Nieuwsblad” d.d. 19 september is in een uitvoerig artikel al een terugblik gegeven over de totstand-koming en de geschiedenis van deze lijn. Een lijn met een vaak bewogen geschiedenis. Wij vinden het vandaag-de-dag „helel vanzelfsprekend om in Sneek een „retourtje” naar Stavoren of één van de tussenliggende plaatsen te nemen. Maar het heeft een haar gescheeld of dat zou nu niet meer moge-lijk zijn geweest. Het is misschien daarom wel interessant om nog eens wat uitvoeriger stil te staan bij de verschillende akties die in het recente verleden zijn gehouden om de lijn te behouden.

Hiervoor moeten we teruggaan naar 8 december 1952, toen Burgemeester en Wethouders van Sneek verslag deden van de mededeling van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In de Rijksbegroting voor 1953 stond namelijk „Ter versterking van de rentabiliteit van de N.S. kan bijdragen de staking van het reizigers- en goederenvervoer op de lijnen welke aanzienlijke verliezen opleveren, aangezien de funktie prak-tisch is overgenomen door het weg-verkeer. Onderzoek wordt ingesleld op onder andere de lijn Leeuwarden-Stavoren”. Reeds in het begin van de jaren '50 was er dus al een dreiging tot opheffing van de spoorlijn Leeuwarden-Stavoren. Er is toen door de diverse gemeentebesturen al heel wat alpergaderd om het dreigend tij te keren!

In het najaar van 1969 wordt het gevaar van opheffing van de lijn echter levens-groot. Vele gemeentebesturen, midden-standsorganisaties en spontaan opge-richte aktiekomités zullen hieraan nog dierbare herinneringen hebben. Men is geschrokken van een brief van staatssekretaris Keyzer (in latere jaren voorzitter van de AVRO), die schreef dat een opheffing van de lijn als zeer waarschuijnlijk moet worden geacht. Op 22 september 1969 wordt er in Workum een hearing gehouden in „De Klammeare” en wordt de vaste Kamer-kommissie en andere pommeranten op indrukwekkende wijze van het sta-tion afgehaald. In de demonstratie-stoet loopt Greate Pier met de friese vlag en wordt de Koudumer lijkoets door vier zwarte paarden getrokken. Het motto van deze dag wordt „Sunder trein lam slein”, en deze tekst kan men talloze keren tegenkomen op de ver-schillende spandoeken die schoolkin-deren meevoeren. Een sprekende slag-zin is ook „Wat het kruis is voor de broek, is de trein voor de Zuid-West-Hoek”.

toen in regeringskringen niet geheel in dank werd afgenomen.

Op 22 december 1969 had gedeput-teerde H. de Wilde de euvels moed om tussen Workum en Koudum aan de nooedern te trekken. Een aktie die toen alle voopagina's van de ochtendbladen haalde. Het aktiekomité was dankbaar voor de aandacht die het kreeg. Er waren in de Zuid-Westhoek toen echter ook lieden die nog een stapje verder wilden gaan: het dichtstraalen van de aardgasleiding naar Amsterdam, die vlak achter Workum loopt. Het ge-zond verstand heeft toen echter gezege-vierd en van deze aktie is toen terecht afgezien.

De heer De Wilde werd beboet voor de somma van 75 gulden en als waar-dering voor zijn aktiviteit kreeg hij later in het Provinciehuis in Leeuwar-den een treintje met 75 gulden daarin aangeboden.

Op en spotprient stond te lezen: „Rege-ring, vergrijp u niet aan Miss Zuid-westhoek”.

De heer drs. J. Mulder, toen nog be-heerder van een camping te Sondel en bestuurslid van de Stichting Suderga komt met gedegen cijfermateriaal be-treffende de aantallen leerlingen die dagelijks de scholen in Sneek en Leeu-warden moeten bezoeken.

Het hoogtepunt van de aktie van de Zuid-Westhoek is wel de demon-stratie met 12 koeten op het Haage-Binnenhof. Op de verschillende span-doeken waarmee de koeten bedekt zijn stond o.a. te lezen „Weg trein Sneek-Stavoren - rampspoed is ge-boren”. In de Kamer van Hande-lingen in het Binnenhof wordt een hearing gehouden, die zeer druk wordt bezocht. De voorzittershamer wordt gehanteerd door de heer Zage-ving Haaders. Ook zijn hier bekende pommeranten aanwezig als Bouke Rooibink, Majoor Walburg (beiden niet meer in leven) en Wim Aantjes. Ook zijn de heren Teun Tolman, Oele en Wierda aanwezig.

emmer en gaat de heer Klaas van der Heide uit Workum op het melkstoeitje zitten. De warme koeiemelk wordt het 2e Kamergebouw binnengebracht en dit is de enigste keer dat onze par-lementariss van verse Friese koeiemelk werden voorzien. Frenkle Wrewaal van Soetwegen roept uit „Wat is dit toch vernukkeijkt”!

In Haage kringen heeft men grote waardering en respekt voor deze aktie van de Friezen. Zo zegt Mr. Molly Geertsma van de VVD o.a. „voor zo'n waardige demonstratie heb ik bewon-dering”.

Toch wordt het als pijnlijk ervaren dat de stad Sneek in deze hele aktie zo sterk ondervertegenwoordigd is. Van de Waterpoortstad zijn op het Binnen-hof alleen burgemeester Rastehoff en Mevrouw De Graaff-Nauta te ont-waarden.

De politie van Den Haag, die zo sport-taan alle medewerking bood, kreeg als dank van het Friese aktiekomité een Goudse kaas aangeboden.

Een dag na de demonstratie in Den Haag laat minister-president P. S. de Jong via zijn sekretresse aan notaris Niemansverdielt uit Workum weten „Ik heb goed nieuws voor u: de lijn wordt niet opgeheven”.

Staatssekretaris Keyzer kwam in zijn konklusie tot de slotsom „Dit is niet te doen”.

Een dag later worden de treinen in de Zuid-Westhoek met ballons en lan-pions versierd en trekt een grote stoet scholieren door het centrum van Sneek met de leus „Alles is kits, mar wer wie Snits?”

Een van de leden van het aktiekomité zegt flintjes „Wij willen geen oorlog met Sneek, maar ze moeten het wel even voelen”.

Het gebeuren in Den Haag was niet alleen een waardige demonstratie, maar was ook een goede presentatie van Friesland's roem „De Fyske ky”.

Veerboot „Groningen”
in de haven van Stavoren.

geluk dat het gedokumenteerde rap-port van Sudergoa pas is uitgebracht. Uit dit rapport konden de klemmende argumenten en onaantastbare aanwij-zingen worden geput”. Wat het aktie-komité - gesteund door de gehele be-volking - heeft gepresteerd, grenst aan het onbegrijpelijk. Men heeft inderdaad op de juiste wijze de koe bij de horens gevat”, aldus burgemeester Van Haer-sma Buna.

Curbe zei in de Leeuwarder Courant d.d. 30 januari „Aise en Akke yn'e trein nei Starum, in Fryske triomf”!

In de „Klink” in Koudum werd spon-taan een groots opgezet feest gevierd, dat tot in de kleine uurtes werd voort-gezet.

In de Volkskrant d.d. 28 januari 1970 stond de volgende vernakelijke ad-vertentie:

„Voorlopige kennisgeving”.

Indien de Staatssekretaris van Verkeer en Waterstaat mocht be-sluiten tot het opheffen van de spoormerbinding Sneek-Stavoren, wordt te koop aangeboden: de ge-hele Zuid-Westhoek van Friesland, omvattende: de rustieke stadjes Workum, Hindeloopen en Sta-voren, alsmede het grootste wa-tertransportgebied van Nederland (Morra, Eilusen, Heegemeer, Sloo-termeer, enz.), de Gaasterlandse bossen, tientallen kilometers strand, een keur van flinke dor-pen met de gehele bevolking van de streek, (zeer geschikt voor de op Texel geneigende natuurlisten, want de bevolking weet zich reeds in haar hennid gezet).

Verkoop: de 20 zilveren pen-ningen, waarvoor de grote broers de kleine weertloze Jozef indertijd verkochten.

Enige koopvoorwaarden: het ver-hinderen van iedere gezonde ont-wikkeling van de streek.

Inl.: overdag ter plaats, o.a. het Aktiekomité, Koudum.

nieuwe impuls heeft gekregen door de opening van het nieuwe station IJlst. Jaren is er eendrachtig gewerkt voor deze voor IJlst zo belangrijke gebeurtenis. Eigenlijk is die aktie symbolisch voor de plaats die de jubilerende lijn steeds in de Friese Zuidwesthoek heeft ingenomen.

Steeds zijn er dreigingen geweest, steeds leken verschraving van de dienstverlening en onafwendbare opheffing hand in hand te gaan. Maar steeds waren er de enthousiaseringen, de doorzetters, de aktievoerders, die het goed recht van „hun” lijn verdedigden, die zich voor het rijdend houden van „hun” trein inspanden. Op de vindingrijkheid en de solidariteit van die vielen kan dankbaar worden teruggezien. Maar dit eeuwfeest in 1985 betekent juist daarom ook: met vertrouwen voor-uitzien. Vrouwen in het funktioneren van de jubilerende lijn, maar vooral vrouwen in de energie en de solidariteit van de Sudwesthoekers, die het er niet bij laten zitten.

B. van Haersma Buna,
Burgemeester van Sneek

HET STOOMROS

„Daar staat nu het monster, 't gedrocht van metaal, het Stoomros der negentiende eeuw, met longen van koper en schotten van staal, - thans nog een gemulbande leeuw”.

Maar 't kooft reeds daar binnen in de ijzeren borst, het stoomt en het sist langs zijn smit; Hij gloeit en hij stampt van onleschbaren dorst en 't vuur schiet hem d'ooien reeds uit.

Daar rekt hij de spieren met gillend gefluit - het schokt door zijn reuzige staat - en bliksemsnel vliegt hij zijn baan langs - vooruit! vooruit thans in duizlende vaart!

- vurig stoomros - wond-re slepping uit onze eeuw van stoom en staal, grootsoch gewrocht van 's menschen vinding, van „voortuitgang”, 't ideaal, kind in leeftijd, reus in krachten, sterk door water en door vuur, schoons product van 't rustloos woek'ren met de krachten der natuur, mastodont der nieuwe tijden, vrij van spieren, vleesch en bloed, onvermoed dus in uw arbeid - vurig stoomros, zijt gegroet!

- zijt gegroet, gij, lang vernachtel vlieg thans langs uw tij'ren baan, open 't energieke Noorden nieuwe bronnen van bestaan, stort langs onze groene beemden ook uw hoorn van welvaart uit en knoop door uw tij'ren gordel bliksemsnel het Noord en het Zuid; vlecht een nieuwe bund van vriendschap tusschen 't Oost- en 't Westerland, en verbind dus 't vrije Friesland aan 't fier Oud-Nen merland!

Welkom, reuzen-slamander! - sluit bij 't Wereldnet ons aan; kweek ontwikkeling en beschaving, waar g'uw vurige aâm laat gaan, Plant uw paandel van voortuitgang zeegrijk voort van oord tot oord en klinkt 't loflied van verbroed'ring, waar uw stoomfluit wordt gehoord - nogmaals: welkom! snelgewiekte reuzenspruit uit de eeuw van staal, breng ook hiernaast welvaart, wrede - ook voor 't nakroost 't ideaal.

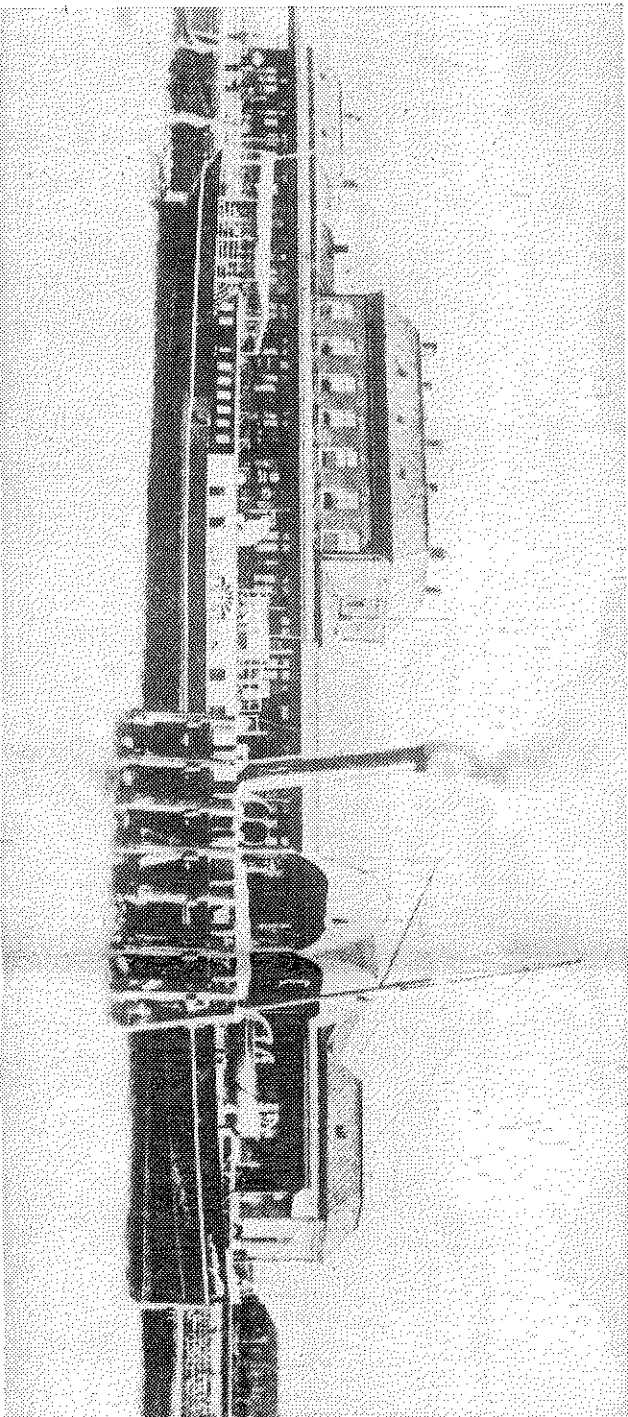
Sneek, 16 juli 1883

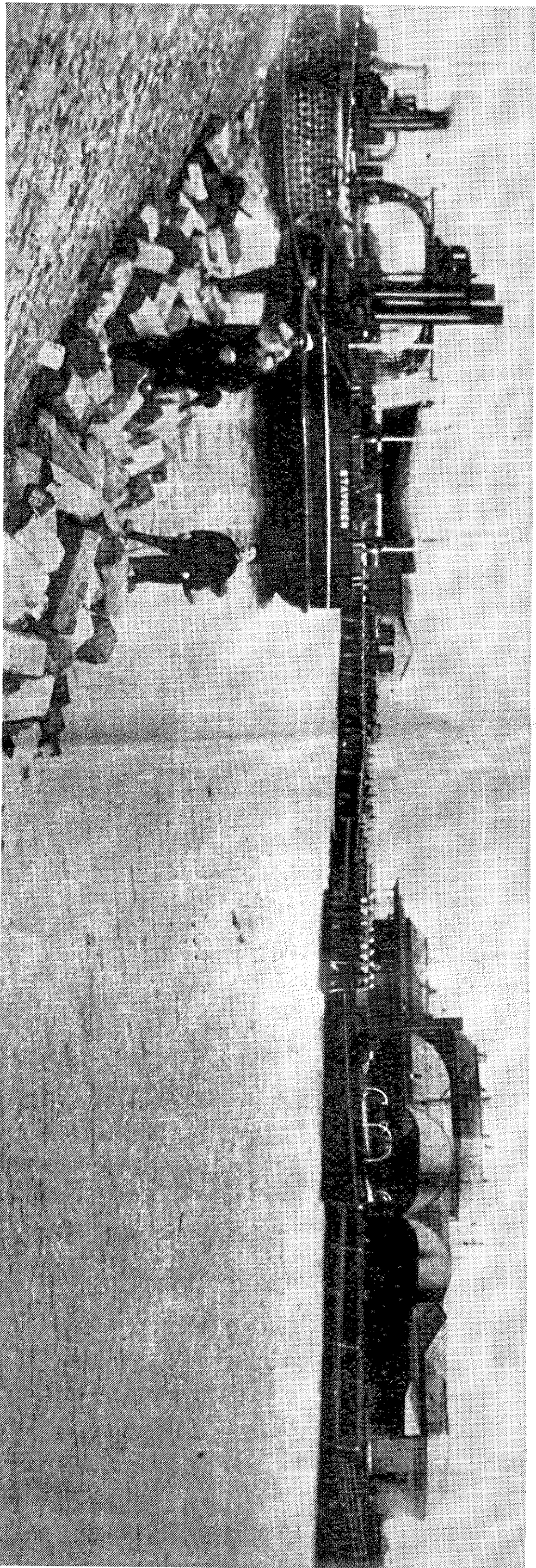
T.B.
Dit gedicht is gemaakt ter gelegenheid van het feit dat de eerste trein in Sneek aankwam.

Sneek en de Zuid-Westhoek hebben elkaar nodig. Ze kunnen niet zonder elkaar. Vandaar dat het een goed ini-tiatief is van de Sneeker Zakenlieden om op zaterdag 9 november a.s. in het kader van „100 jaar sporen” de in-woners van de Z.W.H. de kans te geven „voor een riks nei Snits” te komen. Na

een bewogen wel en wee viert deze lijn haar eeuwfeest, met de blik op de toekomst gericht, want anders was de halte IJlst er nooit gekomen. De be-woners van de Zuid-Westhoek hebben nu slechts de aangename taak er voor te zorgen dat ze deze lijn waard blijven.

M. C. J. Wielenga





100 jaar varen tussen Enkhuizen en Stavoren

15 juli aanstaande is het precies 100 jaar geleden dat de veerdienst Enkhuizen-Stavoren voor het publiek werd geopend. Hoewel deze verbinding al jaren geleden is teruggebracht tot een boordienst die alleen in het zomerseizoen wordt uitgevoerd, is er toch reden genoeg om in een artikel het wel en wee van deze veerdienst ter sprake te brengen.

Voorbereidingen

Toen de regering in 1875 had besloten tot aanleg van de spoorlijn Leeuwarden-Stavoren en Zaandam-Enkhuizen, was de H.S.M. (Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij) de aangewezen instantie om het traject Zaandam-Enkhuizen te exploiteren en om mee te werken aan „een geregeld stoomboorveet tussen Enkhuizen en Stavoren”. Deze keuze van de regering bleek achteraf niet zo gelukkig te zijn. De H.M.S. moest niet alleen jaarlijks de exploitant van de veerdienst ondersteunen met een bedrag van Hfl 50.000,—, maar moest ook samenwerken met zijn konkurrent: de „Maatschappij tot exploitatie van Staats-spoorwegen” die het traject Leeuwarden-Stavoren in beheer had. De voorwaarden voor de HSM waren hierdoor niet erg aantrekkelijk.

De HMs-president wees er op, dat er al een verbinding bestond tussen Leeuwarden en Amsterdam via Zwolle en Amersfoort,

schepen in juni kon op 15 juli 1886 de veerdienst Stavoren-Enkhuizen feestelijk worden geopend. De bevolking van Enkhuizen luisterde het feest op met muziek en veel vlaggetoon. Daar was ook wel reden voor, want na twintig jaar touwtrekken was er een mijlpaal bereikt en waren de oevers van Noord-Holland en Zuidwest-Friesland met elkaar verbonden. De stations van Enkhuizen en Stavoren waren nog in aanbouw en de passagiers moesten zich behelpen met houten noodvoorzieningen, maar dat mocht de pret niet drukken.

Nieuwe verbinding

De reizigers die van Amsterdam naar Leeuwarden wilden gaan, waren zeer gebaat bij de nieuwe verbinding. De route via Zwolle-Amersfoort duurde toen vier uur en twintig minuten, terwijl de reis via Stavoren-Enkhuizen drie uur en vijftig minuten duurde, inclusief de bootreis van een uur en tien minuten. Er waren eerst drie en later vier afvaarten per dag.

De vloot van rederij Bosman telde vier schepen: twee raderstoomboten voor personeervoer, de „Holland” en de „Friesland” en een reserveboot „Prins van Oranjen”, alsmede de goederenboot de „Enkhuizen”. De mensen waren vol lof over de nieuwe schepen, die een capaciteit hadden van vierhonderd vijftig personen. Voor de toenmalige begrippen waren ze comfortabel ingericht. De schepen hadden een lengte van zesen vijftig meter en waren in

roer omgooten. Het was echter al te laat: met volle vaart stoomden de boten tegen elkaar, zodat de „Holland” ongeveer twee meter in de „Friesland” drong. De „Friesland” overleefde de aanvaring niet en zonk, hoewel persoonlijke ongelukken zich niet hadden voorgedaan. De stoomboot „Friesland” werd vervangen door het raderstoomschip „Willem II”. Deze bleek niet op haar taak berekend te zijn en werd al spoedig vervangen door het nieuwe raderstoomschip „Groningen”.

Ook de konkurrentie met Staatspoorwegen baarde de HSM veel zorgen. Staatspoor had namelijk een beleid gevoerd om een snelle verbinding tussen Amsterdam en Leeuwarden te verbinden. Zo was de lijn Leeuwarden-Stavoren de eerste jaren na de ingebruikname een lokaalspoorlijn, waarop slechts met een maksimale snelheid van dertig kilometer per uur gereden mocht worden. Na veel aandringen kwamen er in 1887 twee sneltreinen per dag. Ook deed Staatspoor een poging om samen met de Ned. Centraal Spoorweg Mij. een sneltreinverbinding tussen Leeuwarden en Amsterdam via Zwolle en Amersfoort tot stand te brengen.

Via de spoorwegovereenkomsten van 1890 trachtte de regering een einde te maken aan de onhoudbare situatie van elkaar om leven en dood bekonnenderende partikuliere maatschappijen: een aantal van de grote re maatschappijen, de „Nederlandsche Rijnspoorweg Maatschappij” verdween

konden worden verbonden met die van de kade, een probleem was echter, dat door de verschillen tussen eb enloed er een hoogteverschil tussen de pont en de kaden ontstond. Hiervoor hadden de ontwerpers een uiterst vernuftige oplossing bedacht. De stoompont werd daartoe vastgeklemd tussen houten remningswerken die in het water stonden (zie foto). Ondertussen werd door middel van een negen meter hoge beweegbare brug het laatste stuk rail op de kade iets omhoog gehesen, zodat de pont onder de brug geschoven kon worden. De brug werd vervolgens neergelaten op het uiteinde van de spoorpont. Dan pas konden de wagons op de spoorpont worden gereden. Om nu te voorkomen dat de zware stoomloc op de pont moest worden gereden, werd tussen de wagons en de loc een zogenaamde pontwagen gekoppeld. De stoomloc kon daarom op de kade achterblijven. In 1901 werden met de spoorponten meer dan tienduizend wagons overgezet en dat aantal steeg jaarlijks flink, tot het totpiaar 1916, toen meer dan driehonderdtienduizend wagons de soms riskante overtocht maakten.

Vooral op drukke marktdagen als de dinsdagmarkt van Sneek en de vrijdagmarkt van Leeuwarden werd veel vee in de spoorwagons vervoerd. Na afloop van de veemarkt van Leeuwarden werden soms wel acht afvaarten uitgevoerd. In de glorie dagen van het drukke pont- en treinverkeer waren er in Stavoren wel een zestig man

werden. De spoorpontdienst werd daarom op 1 april 1936 opgeheven.

Bloei tijd personenvervoer

De ontwikkeling van het passagiersvervoer verliep geleidelijker. Rond 1900 vervoerden de veerboten jaarlijks zo'n honderd duizend reizigers. In 1914 was het aanbod van reizigers zodanig gestegen, dat de rederij besloot de twee oudste raderstoomboten „Holland” en „Friesland” te vervangen. In april 1915 werd het schroefstoomschip „R. van Hasselt” officieel te water gelaten. De R. van Hasselt - vele lezers zullen aan dit schip nog dierbare herinneringen hebben - was een imposante aanwinst voor de dienst. Met zijn lengte van viereenzestig meter en zijn capaciteit van tweeduizend passagiers kon dit schip de passagiers - ook bij grote drukte - op de meest comfortabele manier overzetten.

Aan de inrichting van het schip was de grootste zorg besteed. De meeste ruimten waren met fraaie huissoorten betimmerd en afgewerkt met spiegels of glas-inlood. De eerste en tweede klas afdeelingen waren, behalve van een eetzaal en een ruime salon, voorzien van een schrijf- en leeskamer, waarin zelfs een grote boekenkast niet ontbrak. Ook de derde klas afdeling was comfortabel ingericht. Bovendien was de afdeling in drie ruimten verdeeld: een apart compartiment voor dames, een rooksalon en een „niet rooken”

Krisisjaren

Er waren in 1930 (in het totpiaar dus) plannen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat om over de Afsluitdijk een spoorlijn aan te leggen om Harlingen en Anna Paulowna met elkaar te verbinden. De veerdienst Enkhuizen-Stavoren zou dan moeten worden opgeheven. Vertegenwoordigers van bijna alle gemeenten uit West-Friesland kwamen in Enkhuizen bijeen. Zij vreesden voor een grote economische teruggang indien de spoorweg naar Friesland niet langer via hun regio zou lopen. De tuinbouw en bloembollenteelt was toen al een belangrijke bron van bestaan. Ook in Friesland werd een comité opgericht voor behoud van de spoorwegverbinding Leeuwarden-Amsterdam via de veerdienst Stavoren-Enkhuizen.

Door de crisisjaren werd de geplande spoorlijn over de Afsluitdijk nooit gerealiseerd, hoewel er wel ruimte was gereserveerd. Men durfde de financiering niet aan. De komite's konden toen opgelucht ademhalen en werden later onbonden. Toch lag de konkurrentie op de loer. Er kwam namelijk een snelle treinverbinding tot stand via Zwolle en de autobusdienst ATO kwam in bedrijf. Verder nam door de economische crisis van de jaren dertig het aantal passagiers af tot tweehonderd duizend reizigers per jaar.

In 1936 werd het vijftig jarig bestaan van de veerdienst sober gevierd. De Enkhuizer

In hetzelfde jaar werden bij de Kon. Fabriek voor Stoomwerktuigen de veerboten op stapel gezet. Na gereedkomen van deze

De vloot van reders Bosman telde vier schepen, twee raderschuiten voor perschoenvervoer, de „Holland“ en de „Friesland“ en een reserveboot „Prins van Oranje“ alsmede de goederenboot de „Einkhuizen“. De mensen waren vol lof over de nieuwe schepen, die een capaciteit hadden van vierhonderd vijftig personen. Voor de toenmalige begrippen waren ze comfortabel ingericht. De schepen hadden een lengte van zevenvijftig meter en waren in drie afdeelingen verdeeld. In het voorste deel bevonden zich de kajuiten voor de derde klas passagiers. Achterom de schepen waren de verblijfsplaatsen van de eerste en tweede klas reizigers ingericht, waaronder een rooksalon.

overnemen, na het aopen van de termijn van de konsessie. Dat gebeurde in 1896, waarbij de heer C. Bosman en zijn zoon Mr. W.C. Bosman tot de direkte van de veerdienst werden benoemd.

Om het goederenvervoer goed op gang te kunnen brengen, werden in 1899 een drietal spoorponten in de vaart gebracht. Deze schepen hadden twee sporen aan boord, waarop in totaal dertien wagons konden staan. Vóór in het schip bevonden zich de ruimten voor de begeleiders van de goederenwagons, het buffet en de huten voor de kapitein, de beide machinisten en de stuurman.

In het midden van de pont bevond zich de machinekamer. De rails op de pont

[illegible]

Vooral op drukke marktdagen als de dinsdagmarkt van Sneek en de vrijdagmarkt van Leeuwarden werd veel veer in de spoorwagens vervoerd. Na afloop van de veemarkt van Leeuwarden werden soms wel acht afvaarten uitgevoerd. In de glorie-dagen van het drukke pont- en treinverkeer waren er in Stavoren wel een zestig marktpersonen in dienst. Over werkgelegenheid

Enkele maanden na de ingebruikname van de „R. van Hasselt“ werd ook het zusterschip de „C. Bosman“ in de vaart genomen. In 1923 kwam de voorlopig laatste aanwinst in de vaart. Het was het motorschip „W.F. van der Wijck“, genoemd naar één van de directieleden van de HSM-Spoorwegen, die zich in het verleden steeds bijzonder had gemaakt voor de veerdienst. De „W.F.

Door de crisissen werd de geplande spoeltocht over de Afsluitdijk nooit gerealiseerd, hoewel er wel ruime was gereserveerd. Men durfde de financiering niet aan. De komite's konden toen opgelucht ademen en werden later ontbonden. Toch lag het nadeel van de afsluitdijk niet in het gebrek aan concurrentie op de loer. Er kwam namelijk een snelle vernieuwing tot stand via ZwoUle en de autobusslijens ATCO kwam in bedrijf. Verder nam door de economische crisis van de jaren dertig het aantal passagiers af tot tweehonderd duizend reizigers per jaar.

In 1936 werd het vijftig jarig bestaan van de veerdienst sober gevierd. De Enkhuizen Courant schreef: „Wat haalt er bij een zeerochte Enkhuizen-Stavoren? De boten zijn behave zeer zeevast en komfortabel ook ech Hollandsch-proper en de keukens aan boord is onovertrebaar". In hetzelfde jubileumjaar kwam de konseessie aan eksplloitant Bosman te vervallen en werd dezeggund aan rederij N.V. Koppe uit Amsterdam. Door de fusie van Staatsspoor en dHSM werd de N.S. per 1 januari 1938 eksplloitant van de veerdienst.

van Stavoren kon manoeuvreren. De bloeiperiode van de veerdienst kwam in het jaar 1930, toen de schepen gezamenlijk driehonderd vijftien duizend passagiers overzetten. De opening van de Afsluitdijk in 1932 is duidelijk van invloed geweest op de exploitatie van de spoortijldeuwarden-Stavoren en de aansluitende veerdienst.

GALICA PROMENADE
De gezelligste
Winkelstraat
in Drenk

en VV

Wommels, Burgwerd, Bolsward, Harkezijs, Tjerkwerd, Parrega, Workumermeer naar het station te Workum. Maar uiteindelijk zag de NTM toch van deze plannen af.

En dan is het toch eindelijk zover dat de spoorverbinding tussen Sneek en Stavoren geopend kan worden. De ingezetenen van Workum, die belangstellen in de feestelijke opening van den Spoorweg Sneek-Stavoren worden ter vergadering verzocht op heden (woensdag) 21 oktober 1885, des avonds 8 uur in Hotel De Wijnberg, aldus deelt het voorlopig bestuur mee.

In een volgend artikel wordt een verslag gegeven van de doorkomst van de eerste trein in Workum. Moeilijk (zo schrijft de Friso) zouden we dit nummer de wereld kunnen insturen zonder daarin te vermelden: De opening van de lijn Leeuwarden-Stavoren heeft werkelijk plaats gehad. Zondag 8 november reed de eerste trein 's morgens te zes uur reeds van Leeuwarden om anderhalf uur later te Stavoren aan te komen. En te 7.48 vertrok er heus één in omgekeerde richting. Beide waren echter in de nevelige zondagochtend te vroeg om veel belangstelling te ondervinden.

Anders was dit met de volgende, die 9.50 uit Leeuwarden vertrok en tal van passagiers uit de Friese hoofdstad zowel als van de tussenliggende stations, naar de oude koningstad Stavoren vervoerde. Bepaalde zaken hadden de meesten wel niet, hoofdzak was: eens mee te rijden!

De opening geschiedde eenvoudig: de trein liep en daarmee was het uit. Geen minister of andere hooggeplaatste personen waren tegenwoordig, geen versierde lokomotief vloog vooraan en de achtbare heren burgemeesters waren derhalve ook verschoond van het houden van deftige toespraken. Allen wapperde hier en ginds een vlag van de toren en werd dit voorbeeld door sommige partikulieren gevolgd.

De Noord Hollandsche Friesche Spoorweg: Een artikel in de Friso luidt als volgt: Donderdag, 15 juli, treedt eindelijk in werking, de Noord Hollandsche Friesche Spoorweg. Vroeger een droombeeld, thans werkelijkheid.

Ziet jonge Nederlanders wat een kloekemoed en energie vermag en profiteert ervan. Neemt aan, wat het voorgeslacht ook voor u heeft gewrocht en laadt daardoor de schuld op u, om voor uwe nakomelingen in gelijken geest te werken. Juist daardoor is de Nederlandse naam groot geworden.

Wij weten wel, er worden geen feesten gevierd op aanstaande donderdag. In Workum, Hoorn en elders heeft men zijne blijdschap vroeger reeds aan de dag gelegd. Maar, men zal ons toestemmen, het was slechts stukwerk. De lijnen Leeuwarden-Stavoren en Enkhuizen-Amsterdam betekenen op zich zelve iets, maar niet alles. Eerst door de opening van de zeeverbinding komt het geheel tot zijn recht.

Snort vooruit, lokomotieven, stoom op gij kloek radarboten en wees Friesland en Holland, wees het vaderland ten zegen. Verstom het kleingeestig geklaag, dat al die nieuwe vindingen het werk der wereld onttrekken. Gij bezielend ijzer, verbindt onze hoek aan Oost en West, aan Zuid en Noord en zult ons leren profijt te trekken van die gunstige gelegenheid. Andere toestanden, andere werkzaamheden. Rijk en arm, wel- of minder welgeboren, voor allen is stof tot vreugde en dankbaarheid bij het verkrijgen van wat de wet ons reeds in 1875 had toegezegd: de spoorweg in Friesland, de spoorweg in Holland, de zeeverbinding tussen Stavoren en Enkhuizen.

Met de trein deed het stoomtijdperk bij de spoorwegen zijn intrede, dit zou duren tot 8 januari 1955 toen de friese lijnen ontstond werden en twee jaar later de stoom geheel vervangen werd door diesel en elektriciteit.

Lang niet iedereen was gelukkig met de nieuwe trein. Bijna overal was er veel tegenstand.

Zo moesten er bijvoorbeeld tussen Leiden en Rotterdam schuttingen aan weerszijden van de baan geplaatst worden, omdat verschillende boeren bang waren dat de 'onheilspellende rook- en vuurmonsters' hun melk en kaas zou bederven of erger nog, dat de koeien helemaal geen melk meer zouden geven.

Op een voertuig dat werd aangedreven door de adem van Beëlzebub kon geen zegen rusten, zo werd door tegenstanders van het spoor naar voren gebracht.

Men had toen voor de nieuwe trein meer angst dan voor de bom.

Dat is waarschijnlijk ook de reden dat heel veel stations nogal ver van de bebouwde kom verwijderd liggen.

Toch ondanks alle tegenwerking in, zette het spoor zich in beweging, ook langs Workum.

In latere jaren werd gesproken over opheffing van onrendabele lijnen, waaronder ook de verbinding tussen Sneek en Stavoren. Hiertegen werden bezwaren ingediend, akties gevoerd en de trein rijdt gelukkig nog steeds.

STAVOREN-ENKHUIZEN

Op 15 juli 1886 werd de bootdienst Stavoren-Enkhuizen een feit. En vanaf 1900 werden drie stoomponten ingezet voor het goederenvervoer. Op elk van deze ponten was plaats voor dertien goederenwagens. In sommige jaren werden er wel 45.000 wagens overgezet. Dit betekende dus 3460 vaarten of wel 10 tot 12 enkele vaarten per dag. Daarbij moest dan nog apart het vrijdagse veevervoer van en naar Leeuwarden worden geteld, ook al gauw dertig tot veertig wagens. Mede door de opkomst van de auto en de crisis in de jaren dertig werden deze pontveren in 1936 opgeheven.

Het personenvervoer in die topjaren op de lijn Leeuwarden-Stavoren naar Enkhuizen beliep 340.000 personen per jaar. Deze werden overgezet met de veerboot.

Er waren dus twee soorten schepen die over de Zuiderzee voeren, de ene vervoerde goederen, de goederenwagens konden hier zo op worden gereden, terwijl drie veerboten werden ingezet voor enkel het personenvervoer.

Ook op het Workumer station was deze drukte merkbaar. Er lagen hier drie hoofdsporen, zes goederenspooren waarvan twee havenspooren en een



Goederentreinen werden geladen en gelost op een speciaal laadperron waar ook de nu verdwenen spoorloods stond.

goederenloods met vee- en koplading. Ook was er 'n seinhuis (bij de overweg). Er stopten hier per dag tien sneltreinen, soms vooraf gegaan door een stoptrein, in de volksmond boemeltrein genoemd. Daarbij kwamen dan nog de soms zeer lange goederentreinen, soms wel zes tot acht per dag.

Buiten de mensen van weg- en werken en de brugwachters vonden zeven man emplooi op het Workumer station.

De sneltreinen Leeuwarden-Stavoren stopten alleen in Sneek en Workum, echter ook enige tijd alleen in Sneek wat toen van de kant van de Workumers een hevig protest uitlokte. De rijtijd van Workum naar Leeuwarden was toen ca. 45 min. met de sneltrein en ca. 1½ uur met de 'boemel'. Dat kwam omdat er zoveel stations en haltes waren waar al of niet op verzoek gestopt moest worden, namelijk: Leeuwarden, Jellem-Boxum, Beers, Jorwerd, Mantgum, Wieuwerd, Bozum, Scharnegoutum, Sneek, IJlst, Oudega, Nijhuizum, Workum, Hindeloopen, Koudum-Molkwerum, Warns, Stavoren.

Maar liefst veertien stations dus. Vooral op marktdagen stapten sommige Workumers in Nijhuizum op de trein naar Sneek en Leeuwarden. Dat was vijf cent goedkoper!

Vaak waren de treinen zo lang, dat er twee lokomotieven nodig waren om voldoende trekkracht te kunnen leveren. Dit was ook nog het geval in de oorlog 1940/1945. Tijdens de oorlog werden ook op platte goederenwagens stukken afweergeschut geplaatst. Dit om de treinen te beveiligen tegen geallieerde vliegtuigaanvallen.

De kunstwerken in de lijn Leeuwarden-Stavoren zijn zo aangelegd, dat hier heel gemakkelijk op dubbel spoor kan worden overgeschakeld. Die blik in de toekomst is, naar later bleek, niet haalbaar geworden.

De boten, die de dienst Stavoren-Enkhuizen onderhielden kon men later elders terugvinden. Zo de Van Hasselt, die onder de naam Flandria 20 dienst doet te Antwerpen, de andere twee in Rotterdam o.a. de Erasmus.

Veel is er van het grote spoorgebeuren niet overgebleven, goederenspooren zijn opgebroken, de stations afgebroken en het personeel bestaat nu allen nog uit een paar brugwachters. Maar er rijden wel ieder uur snelle en comfortabele treinen.

Promotie subsidie

Sneek. Om mee te helpen de Sneker veemarkt te promoten, zijn burgemeester en wethouders van deze gemeente bereid maximaal 3000 gulden beschikbaar te stellen in het eventuele tekort van een veekeuring die de Regionale Veekeuringscommissie Zuidwesthoek volgend jaar in Sneek wil houden.

De commissie heeft te kennen gegeven dit evenement in het vervolg eenmaal in de twee jaar te willen organiseren, als de keuring in 1986 als geslaagd kan worden beschouwd.

De verwachting is dat er 200 tot 300 koeien voor de keuring worden aangemeld. De laatste keuring van deze omvang die in Sneek werd gehouden, vond plaats in 1976.

In de topjaren kende het station te Workum een bezetting van zeven man - in het midden stationschef Bloemhof.



concessie aanvragen voor het capoteren van spoorwegen werd geregeld en waarin ook werd besloten dat de staat zelf spoorlijnen zou aanleggen. De exploitatie van deze lijnen werd opgedragen aan een daarvoor in 1863 opgerichte maatschappij, de Staats-spoorwegen.

Zo werd in Friesland in 1863 de door de staat aangelegde lijn Harlingen-Leeuwarden in gebruik genomen. Engels kapitaal werd hiervoor op tafel gebracht. Nederlanders hadden in de Russische spoorwegen geïnvesteerd en van nederlandse zijde was geen kapitaal te verkrijgen. De Nederlanders, die in Rusland hadden geïnvesteerd hebben eerst wel, maar later nooit meer iets van hun geld teruggezien. Tijdens de eerste wereldoorlog keiderde alles en bleven de investeerder vaak 'stienearn' achter. (Russische revolutie!)

In 1863 werd een concessie aangevraagd door het Comité Wouda voor de oprichting van de Noord Hollandse Friese Spoorweg Maatschappij. Dit comité ging zich bezighouden met de spoorverbinding Leeuwarden-Sneek, voren en Enkhuizen-Amsterdam. Met het geld was alles in orde en er was genoeg kapitaal toegezegd.

Maar nu gingen verschillende plannen elkaar doorkruisen. Jaloezie en rancune tussen de bestuurleden. Plaatse lijke belangen, al deze zaken gingen een rol spelen. Ook de bestuurleden van de verschillende comité's zaten elkaar danig dwars. Zo kwam vanuit Harlingen een alternatief plan op de proppen. Dit betrof een spoorlijn vanaf Harlingen naar Bolsward en verder naar Sneek en Heerenveen.

Er was toen reeds een bootverbinding tussen Harlingen-Hindeloopen-Enkhuizen en Amsterdam. Vanuit Workum werd een wagentienst naar de haven van Hindeloopen onderhouden.

Het comité Wouda moest na het rampjaar 1866 afhaken. Er deden zich nog verschillende andere tegenslagen voor, dit maakte het onmogelijk om het benodigde kapitaal (vijf miljoen gulden) bij elkaar te brengen. Ook de bank, die dertien miljoen gulden zou geven, ging failliet. Vijf miljoen zouden door de provincie en gemeenten worden geinvesteerd, terwijl de Algemene Maatschappij voor Handel en Nijverheid 13 miljoen gulden zou leveren. Het liep op niets uit!

In 1871 komt het comité Bloem op het toneel. Zijn plannen behelsden een bootverbinding tussen Medemblik en Hindeloopen en een spoorverbinding Hindeloopen-Workum-Bolsward-Nijland-Folsgare-Goiniga-Sybrandaburen-Irnsum-Grouw.

Tevens de indijking van het strand van Gaast tot Hindeloopen, dit zou 1200 HA land opleveren. De haven van Workum zou daarmee komen te vervallen en er zou een kanaal vanaf Workum naar Hindeloopen worden gegraven. Dit kanaal zou in Hindeloopen in verbinding komen te staan met de aanleggen stoombootsteiger in die plaats.

de Vignolles Comp. Het zou hoofdzakelijk engels kapitaal zijn dat voor de uitvoering van plannen zou worden gebruikt. Maar alles leek weerindingen te zullen vallen, toen er zich een hevige strijd tussen betrokkenen en niet-betrokkenen ontspon. Vooral Harlingen maakte grote bezwaren.

Harlingen heeft zelfs pogingen ondernomen om een aanleghaven in Hindeloopen te krijgen, waarmee dan voor Harlingen zekerheid werd verkregen, dat vanuit Hindeloopen geen boten zouden varen naar de Hollandse kust en aansluiting geven op de aan te leggen spoorlijnen.

Konkurrentiestrijd ook omdat de inzet was een zo snel mogelijke verbinding met Amsterdam. Van Leeuwarden naar Amsterdam per spoor duurde acht uur, van Harlingen per boot naar Amsterdam bedroeg de vaartijd vijf en een half uur.

Het comité moest haast gaan maken want de aanvraagtermijn was bijna verstreken en anderen stonden te dringen de plaats van dit comité in te nemen.

De termijn werd niet gehaald, dat lag ook mede aan de gemeenten, die zeer traag op alles reageerden. Eind 1872 is het tracé van de lijn Hindeloopen naar Bolsward al afgebakend en begin 1873 is de opmeting van het hele tracé klaar. Maar dan is de concessie afgelopen en ook dit tracé van de baan.

De volgende konkurrent dient zich aan en dit is weer het Comité Wouda. Maar het schiet maar niet op en vele gemeenten worden ongeduldig; hun al zo lang beloofde spoorlijn komt maar niet. Zij klóppen aan bij Den Haag.

Het blijkt dat de uitvoering van de plannen van Bloem c.s. politiek niet haalbaar zijn o.a. vanwege het engelse kapitaal en dus engels toezicht en ook de vele omwegen van het tracé. Tevens zijn er bezwaren tegen inpoldering van het strand van Hindeloopen tot aan Gaast en het graven van een kanaal van Workum naar Hindeloopen.

In mei 1873 besluit de regering dan om de lijn aan te leggen op staatskosten en volgens het plan Wouda: Stavoren-Leeuwarden.

Wie toen dacht dat de spoorlijn er nu wel spoedig zou komen kwam bedrogen uit.

Een plan voor een afsluitdijk van Wieringen naar Hindeloopen, de Afjehoortlog, een kabinetskrisis en verkiezingen doen de plannen in de Haagse bureauladen verdwijnen. Pas vijf jaar later buigt de regering zich weer over het wetsontwerp.

Sporen via Workum

Dit wetsontwerp over de aanleg van nieuwe spoorlijnen in 1878 hield in dat Workum betrokken zou worden bij het spoorgebeuren. Het wetsvoorstel luidde: een spoorlijn aanleggen tussen

verbinding te laten.

Er liepen daar tusendoor nog vele andere plannen. Voornamelijk op het terrein van de tramverbinding. Zo werd een tramverbinding van Bolsward naar Workum opgevoerd, maar hiervoor werd geen steun ondervonden, mede omdat Workum te zijner tijd aan het spoor zou komen te liggen en dus de behoefte aan een tramverbinding via Bolsward naar Sneek niet nodig was. Later ook nog vele plannen voor een tramverbinding tussen Workum en o.a. Franeker werden naar voren gebracht. Workum verleende zelfs toestemming tot het laten leggen van tramrails in de bebouwde kom. Deze lijn zou de route volgen van Franeker naar Tzum, Wommels, Burgwerd, Bolsward, Harkezijl, Tjerkwerd, Parrega, Workumermeer naar het station te Workum. Maar uiteindelijk zag de NTM toch van deze plannen af.

En dan is het toch eindelijk zover dat de spoorverbinding tussen Sneek en Stavoren geopend kan worden. De ingezetenen van Workum, die belang stelden in de feestelijke opening van den Spoorweg Sneek-Stavoren worden ter vergadering verzocht op heden (woensdag) 21 oktober 1885, des avonds 8 uur in Hotel De Wijnberg, aldus deelt het voorlopig bestuur mee.

In een volgend artikel wordt een verslag gegeven van de doorkomst van de eerste trein in Workum. Moeitelijk (zo schrijft de Friso) zouden we dit nummer de wereld kunnen insturen zonder daarin te vermelden: De opening van de lijn Leeuwarden-Stavoren heeft werke-

al die nieuwe vindingen het werk der wereld onttrekken. Gij bezielend ijzer, verbindt onze hoek aan Oost en West, profijt te trekken van die gunstige gelegenheid. Andere toestanden, andere werkzaamheden. Rijk en arm, wel-of minder welgeboeren, voor allen is stof tot vreugde en dankbaarheid bij het verkrijgen van wat de wet ons reeds in 1875 had toegezegd: de spoorweg in Friesland, de spoorweg in Holland, de zeeverbinding tussen Stavoren en Enkhuizen.

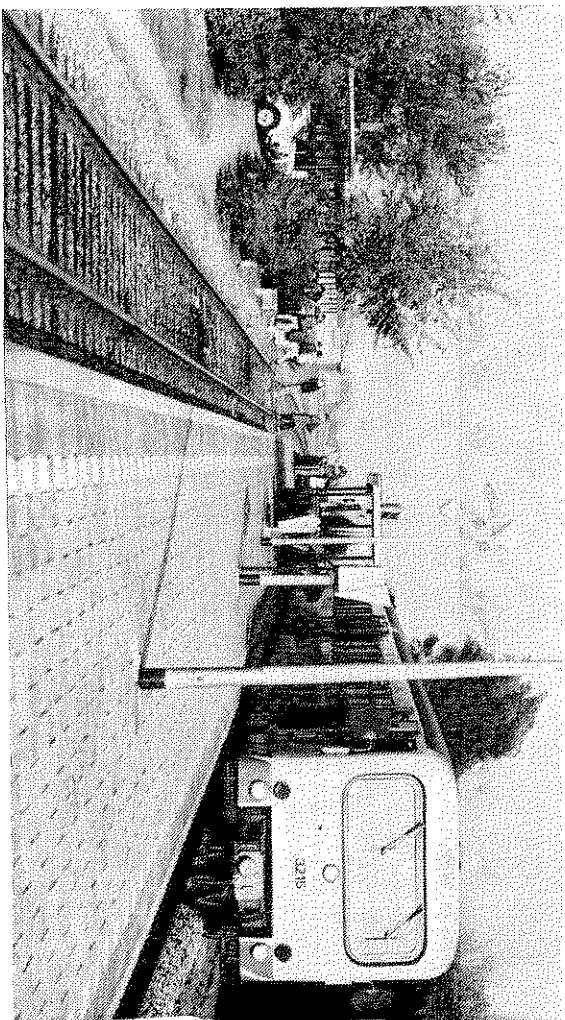
Met de trein deed het stoomtijdperk bij de spoorwegen zijn intrede, dit zou duren tot 8 januari 1955 toen de friese lijnen ontsloot werden en twee jaar later de stoom geheel vervangen werd door diesel en elektriciteit.

Lang niet iedereen was gelukkig met de nieuwe trein. Bijna overal was er veel tegenstand.

Zo moesten er bijvoorbeeld tussen Leiden en Rotterdam schuttingen aan weerszijden van de baan geplaatst worden, omdat verschillende boeren bang waren dat de 'onheilspellende rook- en vuurmonsters' hun melk en kaas zou bederven of erger nog, dat de koelen helemaal geen melk meer zouden geven.

Op een voertuig dat werd aangedreven door de adem van Beëlzebub kon geen zegen rusten, zo werd door tegenstanders van het spoor naar voren gebracht.

Men had toen voor de nieuwe trein



de crisis in de jaren dertig werden deze pontveren in 1936 opgeheven.

Het personenvervoer in die topjaren op de lijn Leeuwarden-Stavoren naar Enkhuizen beliep 340.000 personen per jaar. Deze werden overgezet met de veerboot.

Er waren dus twee soorten schepen die over de Zuidoerzee voeren, de ene vervoerde goederen, de goederenwagens konden hier zo op worden gereden, terwijl drie veerboten werden ingezet voor enkel het personenvervoer.

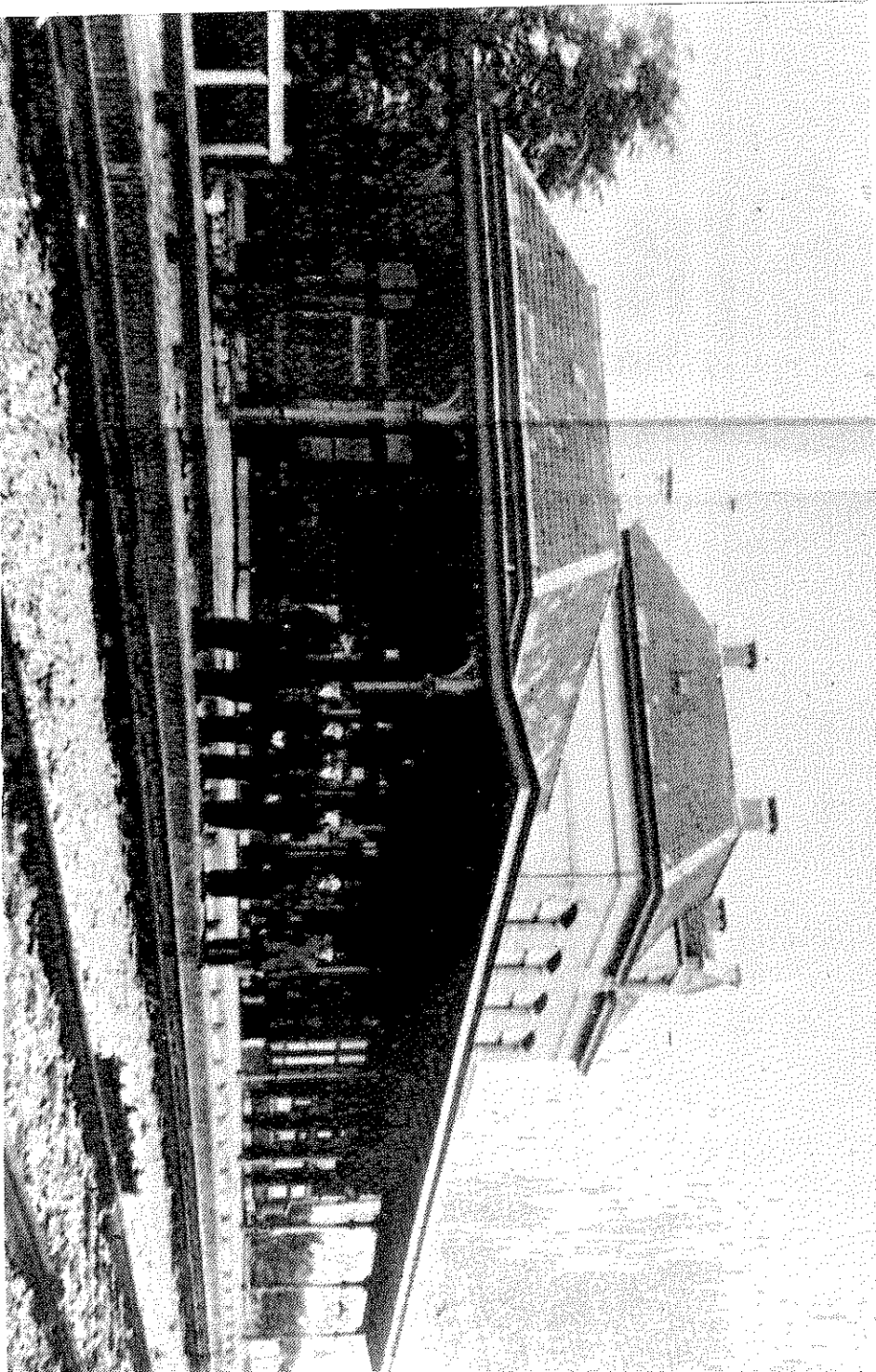
De sneltreinen Leeuwarden-Stavoren stopten alleen in Sneek en Workum, echter ook enige tijd alleen in Sneek wat toen van de kant van de Workumers een hevig protest uitlokte.

Feesten, sporen en puzzelen

Ter gelegenheid van het 100-jarige bestaan van de spoorlijn worden er a.s. zaterdag 9 november allerlei activiteiten gehouden. Een comité bestaande uit alle stads- en dorpsbelangen van de aan de spoorlijn liggende plaatsen heeft in samenwerking met de NS een uitgebreid programma in elkaar gezet. Iedereen kan die dag voor slechts f 2,50 de hele dag gebruik maken van de lijn Sneek-Stavoren v.v. Bovendien kan men meedoen aan een puzzelwedstrijd die gaat over een aantal plaatsen aan de lijn met als hoofdprijs een reis naar Parijs. Op de diverse stations staan kraampjes waar men de kaarten en deelnameformulieren kopen kan. Meedoen aan de wedstrijd is gratis.

Vanaf Sneek rijdt om 9.45 een versterkte trein met genodigde en een muziek kapel. Op elk station zal een muziekkorps staan om deze trein te ontvangen en zullen hoogwaardigheidsbekleders instappen.

Vanaf station Stavoren zal men in optocht naar „de Kaap" gaan voor een filmvertoning en enkele sprekers.



In de topjaren kende het station te Workum een bezetting van zeven man - in het midden stationschef Bloemhof.

100 jaar spoor Sneek - Stavoren

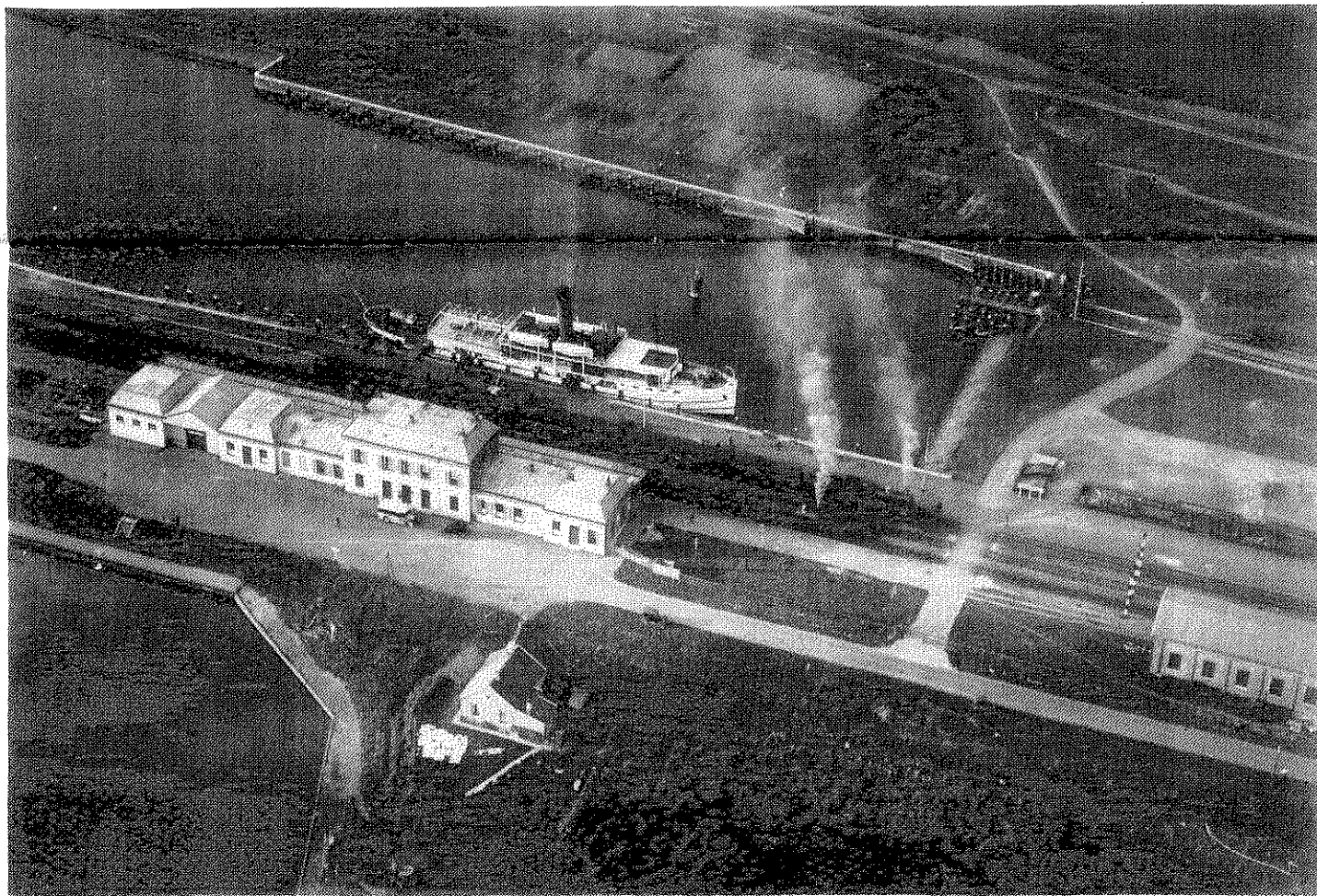
De plannen om spoorlijnen in Nederland aan te leggen zijn beslist niet door allen met groot enthousiasme ontvangen. In 1839 werd de lijn Amsterdam-Haarlem geopend, maar voor het zover was heeft zich wel heel wat afgespeeld en moesten grote obstakels overwonnen worden. Na de uitvinding van de stoomlokomotief in Engeland werd daar een begin gemaakt met het aanleggen van spoorlijnen. Engelse adviseurs kwamen naar Nederland en konden meedelen dat de engelse lijnen geweldig liepen. Hierbij werden winsten van 300% geboekt!

Koning Willem I steunde de plannen om te komen tot het aanleggen van een spoorlijn van Amsterdam naar Keulen. Maar deze opzet mislukte, vooral van de kant van vrachtschippers, omnibus- en trekschuitdiensten kwamen bezwaren binnen. Argumenten als: spoorwegen zouden voor Nederland onnodig, ja zelfs noodlottig zijn, werden in de strijd geworpen. Het merendeel van de Nederlandse bevolking bad God om de aanvallen van deze 'duivelse machine' te keren.

Toch zette men door en de openstelling van de eerste spoorverbinding Amsterdam-Haarlem v.v. betekende het begin van de aanleg van verschillende spoorlijnen in Nederland.

Workum kreeg in het jaar 1885 de spoorverbinding. Toen werd op 8 november van dat jaar de lijn Sneek-Stavoren geopend. Enkele jaren eerder was de lijn Leeuwarden-Sneek al een feit geworden.

De bootverbinding Stavoren-Enkhuizen werd op 15 juli 1886 opengesteld.



SPOORROMANTIEK TEN VOETEN UIT: De boemeltrein en de sneltrein staan voor vertrek naar Leeuwarden gereed. Het wachten is nog op de passagiers die met de Van Hasselt uit Enkhuizen zijn gearriveerd. - Stavoren oktober 1931.

Bijna eindeloos zijn de plannen geweest om onze omgeving te betrekken bij het spoorwegnet. In 1860 werd de spoorwegwet van kracht, waarbij de concessie aanvragen voor het exploiteren van spoorwegen werd geregeld en waarin ook werd besloten dat de staat zelf spoorlijnen zou aanleggen. De exploitatie van deze lijnen werd overgedragen aan een daarvoor in 1863 opgerichte maatschappij, de Staats-spoorwegen.

Zo werd in Friesland in 1863 de door de staat aangelegde lijn Harlingen-Leeuwarden in gebruik genomen. Engels kapitaal werd hiervoor op tafel gebracht. Nederlanders hadden in de Russische spoorwegen geïnvesteerd en van Nederlandse zijde was geen kapitaal te verkrijgen. De Nederlanders, die in Rusland hadden geïnvesteerd hebben eerst wel, maar later nooit meer iets van hun geld teruggezien. Tijdens de eerste wereldoorlog kelderde alles en bleven de investeerders vaak 'stienearm' achter. (Russische revolutie!)

In 1863 werd een concessie aangevraagd door het Comité Wouda voor de oprichting van de Noord Hollandse Friese Spoorweg Maatschappij. Dit comité ging zich bezighouden met de spoorverbinding Leeuwarden-Sneek-Stavoren en Enkhuizen-Amsterdam. Met het geld was alles in orde en er was genoeg kapitaal toegezegd.

Maar nu gingen verschillende plannen elkaar doorkruisen. Jaloezie en rancune tussen de bestuursleden. Plaatselijke belangen, al deze zaken gingen een rol spelen. Ook de bestuursleden van de verschillende comité's zaten elkaar danig dwars. Zo kwam vanuit Harlingen een alternatief plan op de proppen. Dit betrof een spoorlijn vanaf Harlingen naar Bolsward en verder naar Sneek en Heerenveen.

Er was toen reeds een bootverbinding tussen Harlingen-Hindeloopen-Enkhuizen en Amsterdam. Vanuit Workum werd een wagentrein naar de haven van Hindeloopen onderhouden.

Het comité Wouda moest na het

nog verschillende andere tegenslagen voor, dit maakte het onmogelijk om het benodigde kapitaal (vijf miljoen gulden) bij elkaar te brengen. Ook de bank, die dertien miljoen gulden zou geven, ging failliet. Vijf miljoen zouden door de provincie en gemeenten worden geïnvesteerd, terwijl de Algemene Maatschappij voor Handel en Nijverheid 13 miljoen gulden zou leveren. Het liep op niets uit!

In 1871 komt het comité Bloem op het toneel. Zijn plannen behelsden een bootverbinding tussen Medemblik en Hindeloopen en een spoorverbinding Hindeloopen-Workum-Bolsward-Nijland-Folsigare-Goinga-Sybrandaburen-Irsum-Grouw.

Tevens de indijking van het strand van Gaast tot Hindeloopen, dit zou 1200 HA land opleveren. De haven van Workum zou daarmee komen te vervallen en er zou een kanaal vanaf Workum naar Hindeloopen worden gegraven. Dit kanaal zou in Hindeloopen in verbinding komen te staan met de route

leggen stoombootsteiger in die plaats. Totale kosten 15 miljoen gulden.

In 1872 hadden voor Workum in dit comité zitting T. S. IJbema, T. A. Hingst en T. S. Visser. Het project zou gefinancierd worden door Hutten van de Vignolles Comp. Het zou hoofdzakelijk engels kapitaal zijn dat voor de uitvoering van plannen zou worden gebruikt. Maar alles leek weer in duigen te zullen vallen, toen er zich een hevige strijd tussen betrokkenen en niet-betrokkenen ontspon. Vooral Harlingen maakte grote bezwaren.

Harlingen heeft zelfs pogingen ondernomen om een aanleghaven in Hindeloopen te krijgen, waarmee dan voor Harlingen zekerheid werd verkregen, dat vanuit Hindeloopen geen boten zouden varen naar de Hollandse kust en aansluiting geven op de aan te leggen spoorlijnen.

Konkurrentiestrijd ook omdat de inzet was een zo snel mogelijke verbinding met Amsterdam. Van Leeuwarden naar Amsterdam per spoor duurde acht uur; van Harlingen per boot naar Amsterdam bedroeg de vaartijd vijf en een half uur.

Het comité moest haast gaan maken want de aanvraagtermijn was bijna verstreken en anderen stonden te dringen de plaats van dit comité in te nemen.

De termijn werd niet gehaald, dat lag ook mede aan de gemeenten, die zeer traag op alles reageerden. Eind 1872 is het tracé van de lijn Hindeloopen naar Bolsward al afgebakend en begin 1873 is de opmeting van het hele tracé klaar. Maar dan is de concessie afgelopen en ook dit tracé van de baan.

De volgende konkurrent dient zich aan en dit is weer het Comité Wouda. Maar het schiet maar niet op en vele gemeenten worden ongeduldig; hun al zo lang beloofde spoorlijn komt maar niet. Zij kloppen aan bij Den Haag.

Het blijkt dat de uitvoering van de plannen van Bloem c.s. politiek niet haalbaar zijn o.a. vanwege het engelse kapitaal en dus engels toezicht en ook de vele omwegen van het tracé.

Tevens zijn er bezwaren tegen inpoldering van het strand van Hindeloopen tot aan Gaast en het graven van een kanaal van Workum naar Hindeloopen.

In mei 1873 besluit de regering dan om de lijn aan te leggen op staatskosten en volgens het plan Wouda: Stavoren-Leeuwarden.

Wie toen dacht dat de spoorlijn er nu wel spoedig zou komen kwam bedrogen uit.

Een plan voor een afsluitdijk van Wieringen naar Hindeloopen, de Atjehoorlog, een kabinetsskrisis en verkiezingen doen de plannen in de Haagse bureauladen verdwijnen. Pas vijf jaar later buigt de regering zich weer over het wetsontwerp.

SPOOR IN WORKUM

Dit wetsontwerp over de aanleg van nieuwe spoorlijnen in 1878 hield in dat Workum betrokken zou worden bij het spoorgebeuren. Het wetsvoorstel luidde: een spoorlijn aanleggen tussen Leeuwarden en Stavoren. Allerlei amendementen werden hierop inge-

diend. Zo ook om Bolsward hierin te betrekken. Maar uiteindelijk werd toch besloten om Bolsward buiten de spoorverbinding te laten.

Er liepen daar tusendoor nog vele andere plannen. Voornamelijk op het terrein van de tramverbinding. Zo werd een tramverbinding van Bolsward naar Workum opgevoerd, maar hiervoor werd geen steun ondervonden, mede omdat Workum te zijner tijd aan het spoor zou komen te liggen en dus de behoefte aan een tramverbinding via Bolsward naar Sneek niet nodig was. Later ook nog vele plannen voor een tramverbinding tussen Workum en o.a. Franeker werden naar voren gebracht. Workum verleende zelfs toestemming tot het laten leggen van tramrails in de bebouwde kom. Deze lijn zou de route volgen van Franeker naar Tzum-