INLEIDING.

Wat U in dit dossier aantreft, geeft een kleine indruk van publicaties over de spoorlijn Leeuwarden-Stavoren en is bij lange na niet volledig. Dat is ook niet direkt het doel, belangrijker is het aangeven van wegen waarop eigen onderzoek kan worden voortgezet.

Zo is hier veel gebruik gemaakt van het dossier GC 1489 uit het Nieuw Provinciaal Archief (NPA) in het Rijksarchief in Leeuwarden. Hierin zijn ambtelijke stukken te vinden uit de periode voor de aanleg van de spoorlijn, voorzover de provincie daarbij betrokken was.

Voor de minder zakelijke stukken bent U aangewezen op publicaties in boeken en kranten.(Zie literatuuropgave)
Boeken van recente datum zijn vaak te vinden in bibliotheek of boekhandel, voor oudere uitgaven kunt U goed terecht bij de Provinciale Bibliotheek van Friesland, waar deze geleend of ingezien kunnen worden. Ook bevinden zich in de P.B. jaargangen van de regionale en veel plaatselijke kranten ter inzage.

De beste bron voor informatie is ogenschijnlijk het archief van de Nederlandse Spoorwegen. Dit is echter een bedrijfsarchief en, in tegenstelling tot Rijksarchief en Prov.Bibliotheek, niet ingericht op het verlenen van informatie aan particulieren. Dit geldt ook voor het kaartenarchief van NS,
Voor algemene informatie over NS kan men zich wenden tot NV Nederlandse Spoorwegen, afd. Educatieve Voorlichting, 3511 EP Utrecht, die ook voorlichting aan scholen verzorgt. (zie vorige bijgevoegde kopie)

En dan last but not least: voor informatie over het plaatselijke spoorweggebeuren zijn de contacten met plaatselijke kranten, musea en inwoners(bijv. oud-spoorwegbeambten) van groot belang.

Conclusie: Informatie over spoorwegen ligt zeer verspreid opgeslagen en kost derhalve veel tijd. Voor het samenstellen van dit pakket zijn er contacten geweest met NS, waar men erg slecht in de gelegenheid is de informatie die zij uiteraard heeft, te verspreiden, met name door gebrek aan mankracht. NS zegt :we zijn een vervoersbedrijf en geen archiefdienst.
Contacten met het Spoorwegmuseum wijzen uit dat men daar door een gebrek aan wetenschappelijke staf een aantal aanvragen niet kan behandelen.
Komen we dus toch terug in de provincie, waar in de Prov. Bibl. veel informatie te vinden is over spoorwegen. Zeker de moeite

waard voor verder onderzoek.

In het NPA in het Rijksarchief bevinden zich dossiers (GS 1485 - GS 1496) met stukken over spoorwegen in Friesland, voorzover het de provincie betreft.In verhouding tot informatie uit andere bronnen is dit echter vrij beperkt bruikbaar.

Het is niet onmogelijk dat er rond het honderdjarig bestaan van de spoorlijn (1983/1985) publicaties zullen verschijnen, met (hopelijk)meer informatie. Persoonlijk ga ik zeker door met het onderzoek.

Leeuwarden, 15 mei 1981. Pieter Boneschansker.

Historisch overzicht.

A. Voorbereiding en aanleg.

In april 1862 werd een (particulier) comité gevormd onder leiding van de heer H.C. Wouda, burgemeester van Sneek, met als doel te komen tot de aanleg van een spoorlijn "van Leeuwarden over Sneek, Stavoren(met eene zeeweg op Enkhuizem) over Hoorn, aansluitende aan den geprojecteerden Staatslijn van de Helder."

Het "Comité voor den Noord-Hollandsch-Frieschen Spoorweg", zoals het zich noemde, diende op 17 juni 1863 een request in bij de Minister van Binnenlandse Zaken om een concessie voor deze spoorlijn langs genoemde route. De gekozen route bleef een twistpunt, hetgeen ontaardde in het bestaan van twee comité's met dezelfde naam: het al genoemde comité Wouda (voorstander van Stavoren-Enkhuizen) en het comité Bloem, opgericht in 1872 (voorstander van de route via Hindeloopen-Medemblik).

Het comité Wouda opende inmiddels de inschrijving op een lening voor de aanleg, waaraan door gemeenten, provincie en ook particulieren werd meegedaan. De kosten van de aanleg waren begroot op een bedrag van tussen de 14 en de 15 miljoen gulden. Hiervan moest 2½ miljoen door gemeenten, e.a. provincies en particulieren bijeengebracht worden.

De Provinciale Staten van Friesland besloten deel te nemen voor een bedrag van *f* 400.000, hetgeen op 17 december 1864 koninklijk werd goedgekeurd. Hoewel het comité het vereiste bedrag bijna binnen had, kon het plan door een aantal crises in de economie niet uitgevoerd worden en raakte een en ander wat in vergetelheid.

In 1872 richtten Gedeputeerde Staten van Friesland zich tot het comité Wouda met de vraag of het comité nog bestond en, zo ja, wat dan de plannen waren. Het comité bestond inderdaad nog en opnieuw kwamen de plannen op tafel. Er ontstond nu een soort "concurrentiestrijd" met het comité Bloem over de voor-en nadelen van de te volgen route, waarbij ook de vraag naar voren kwam of de spoorlijn over Sneek of over Bolsward moest gaan lopen.

In 1874 adviseerde G.S. aan de Minister van Binnenlandse Zaken de volgende lijnen in Friesland: Stavoren - Bolsward, Harlingen - Heerenveen en Sneek - Grouw.

Het zou allemaal anders lopen, want in de wet van 10 nov. 1875 werd bepaald dat de spoorlijn Leeuwarden-Sneek-Stavoren door de staat zou worden aangelegd.

In 1876 werd begonnen met de voorbereiding en de aanleg van de lijn, die mede door een groot aantal onteigeningen vertraagd werd, zodat pas op 16 juli 1883 het baanvak Leeuwarden - Sneek voor het publiek kon worden opengesteld. Op 8 november 1885 volgde Sneek - Stavoren.

B. Exploitatie.

De exploitatie kwam in handen van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen(SS), die in 1883 begon met de invoering van lokaalexpoitatie(dwz veel stations en halten, vrij veel treinen per dag, lage snelheid).
De minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid had echter bepaald dat zodra de lijn voltooid was tot Stavoren, overgegaan moest worden op normaalspoorexploitatie(dus minder stopplaatsen, minder treinen maar wel een hogere snelheid). Dit stelde echter ook hogere eisen aan het materieel, iets wat de SS niet zinde. Het kwam dan ook tot een conflict tussen SS en regering, waarbij de SS op een gegeven moment 2 dienstregelingen publiceerde: haar eigen met 8 treinparen per dag en de door de minister voorgeschreven tabel met 3 treinparen per dag. Pas op 1 maart 1887 kwam men tot overeenstemming met een gedeeltelijke lokaal- en normaalspoorexploitatie.

Inmiddels was op 15 juli 1886 de veerdienst Stavoren - Enkhuizem geopend met 3, later 4 afvaarten per dag. Deze verbinding mocht zich al snel verheugen in een grote belangstelling, waarbij de SS vanaf december 1888 normaaltreinen liet lopen in aansluiting op de boot.Deze treinen stopten alleen in Sneek en Workum. Exploitant van de veerdienst was de fa. Gebr. Bosman uit Alkmaar.

Op 15 november 1890 werd de exploitatie van de spoorlijn overgenomen door de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij(HSM), die daarmee het hele trajekt Amsterdam-Enkhuizen-Stavoren-Leeuwarden in beheer kreeg. Toen deze maatschappij in 1896 ook de veerdienst in handen kreeg, was de concurrentiepositie tegenover de SS volmaakt. De SS verzorgde de route Leeuwarden-Amsterdam via Zwolle, de HSM bracht via Stavoren de passagiers een half uur eerder ter plaatse. De zwakke schakel bleef de bootdienst, die soms met zware ijsgang weken achtereen niet voer.
Toch bleef de belangstelling stijgen:in 1887 63.770 bootreizigers, in 1890 71.846 en in 1895 81.095 passagiers.
Tot de tweede wereldoorlog liep de spoorlijn dank zij de bootverbinding vrij goed, het lokale verkeer viel erg tegen, wat in 1936 leidde tot het opheffen van alle stopplaatsen tussen Sneek en Leeuwarden.
Dat de spoorlijn toch wel een zorgenkindje was, blijkt uit een opmerking in 1885 van de toenmalige directeur van de SS. In antwoord op een ingezonden stuk in een krant antwoordde hij dat de aanleg van Leeuwarden-Stavoren "één ton gouds per kilometer" had gekost. Ook de Nederlandse Spoorwegen (NS) hebben dit meermalen laten blijken, door al hun plannen voor opheffing van de lijn. De bootdienst is,op seizoenvervoer in de zomermaanden na, al gestaakt. Akties uit de bevolking hebben weten te voorkomen dat deze voor Zuidwest Friesland zo belangrijke vervoersmogelijkheid werd opgeheven. Met de komst (medio 1981) van nieuwe treinstellen lijkt de toekomst voor de eerste jaren wel weer verzekerd.

INHOUD

Voorbereiding en aanleg.

1. Brief van het voorlopig comité o.l.v. de heer Wouda aan de Commissaris des Konings, waarin de wens wordt geuit te komen tot de aanleg van een spoorlijn van Leeuwarden over Sneek, Stavoren, Enkhuizen over Hoorn aansluitende op de Staatslijn van de Helder naar Amsterdam.

   16 april 1862 uit: GS 1489

2. Aanvraag door het Comité voor den Noord-Hollandsch-Frieschen Spoorweg om een concessie voor een spoorweg van Leeuwarden naar Alkmaar, met een stoomvaart van Stavoren op Enkhuizen; alsmede een spoorweg ten oosten van het Noord-Hollandsch kanaal naar Hoorn en een spoorweg van Sneek langs Drachten naar Groningen.

   17 juni 1863 uit GS 1489

3. Extract uit het Resolutieboek van de Raad der gemeente Stavoren, houdende het besluit om voor veertigduizend gulden deel te nemen in de Maatschappij tot den aanleg van den Noord-Hollandsch-Frieschen Spoorweg.

   30 september 1864 uit GS 1489

4. Extract uit het Resolutieboek van Gedeputeerde Staten van Friesland, met enige opmerkingen over de hoogte van het subsidiebedrag voor de Noord-Hollandsch-Frieschen Spoorweg. Eén en ander in overleg met de provincie Noord-Holland.

   10 oktober 1864 uit: GS 1489

5. Extract uit de notulen van de Staten van Friesland, waarin het in stemming gebrachte voorstel om voor *f* 400.000 deel te nemen in de door het Comité voor de Noord-Hollandsch-Frieschen Spoorweg uitgeschreven lening, wordt verdaagd i.v.m. het staken der stemmen.

   9 november 1864 (eerste zitting) uit: GS 1489

6. Extract uit de notulen van de Staten van Friesland, waarin wordt besloten voor *f* 400.000 deel te nemen in de lening, uitgeschreven door het Comité voor de Noord-Holl-Fr. Spoorweg.

   9 november 1864 (tweede zitting) uit: GS 1489

7. Besluit en Koninklijke Goedkeuring aan Provinciale Staten van Friesland om voor 400.00 gulden deel te nemen in de lening, geopend door het Comité voor den aanleg van de Noord-Hollandsch-Fr ieschen-Spoorweg.

   19 december 1864 uit: GS 1489

8. Verzoek van de voogden van het Old Burger Weeshuis te Sneek aan Ged. Staten van Friesland om deel te mogen nemen voor een bedrag van *f*25.000 in de lening, uitgeschreven door het Comité voor de Noord-Holl.-Frieschen Spoorweg.

   30 augustus 1864 uit: GS 1489

). Tekst van de toespraak, gehouden door de voorzitter van het
9 Comité voor den Noord-Hollandsch-Frieschen Spoorweg(comité Bloem), op 20 januari en 7 februari te Sneek en Hoorn.

januari 1872 uit: GS 1489

0. Uittreksel uit het notulenboek van de raad der gemeente Sneek houdende het besluit deel te nemen in de op te richten
10 Noord-Hollandsch-Frieschen Spoorweg voor een bedrag van f 300.000.

8 april 1872 uit: GS 1489

11 Verslag door het Comité voor de Noord-Hollandsch-Frieschen Spoorweg (comité Wouda) aan Gedep.Staten van Friesland over de stand van zaken m.b.t. de spoorlijn.

15 juni 1872 uit: GS 1489

2. Extract uit de notulen van de Staten van Friesland, waarin het besluit van 9 november 1864, no.2, wordt ingetrokken en
12 dat de ondersteuning plaats zal vinden aan dat comité, dat bij de hooge regering de prioriteit verdient.

10 juli 1872 uit: GS 1489

3. Inschrijfbiljet voor de Noord-Hollandsch-Frieschen Spoorweg.

13 ongedateerd, verm. 1872. uit: GS 1489

1. Advies van Gedep. Staten van Friesland aan de Minister van Binnenlandse Zaken over de te bouwen spoorwegen in het verkeer
14 tussen Noord-Holland en Friesland.

25 februari 1874 uit: GS 1489

. Deel uit open brief aan de leden van de Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal door het Comité voor de aanleg
15 en exploitatie van de Noord-Holl.-Fr.Spoorweg.(comité Bloem)

4 maart 1874 uit: GS 1489

. Wet van 10 november 1875 tot aanleg van Staatsspoorwegen.

16 10 november 1875 uit: Staatsblad van het Koningrijk der Nederlanden (no. 205)

. Aankondiging van zittingen voor het indienen van bezwaren tegen de aanleg van de spoorlijn Stavoren-Leeuwarden te
17 Sneek en Stavoren.

12 november 1879 uit: Leeuwarder Crt.

. Gedeelte van lijst van te onteigenen gronden te Stavoren.

18 6 april 1880 uit: GS 1489

. Verslagen van aanleg van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS).

9 1876 - 1887 uit: Archief NS

. Processtukken inzake de onteigening van land van de familie Rijpma te Oudega (W) t.b.v. de aanleg van de spoorweg van
20 Stavoren naar Leeuwarden, uitspraak van de rechtbank te Leeuwarden d.d. 5 okt.1882.
n.b. zie het verslag van 1882 in omslag 19! uit: archief arr. rechtbank.

E x p l o i t a t i e

21. Aankondiging van de opening van de lijn Sneek-Leeuwarden.
    17 juli 1883 uit: Leeuwarder Crt.

22. Artikel t.g.v. de opening van de spoorlijn Sneek-Leeuwarden.
    juli 1883 uit: Sneeker Courant

23. Artikel met verslag van een rit op de nieuwe spoorlijn Sneek-Leeuwarden.
    2 augustus 1883 uit: Bolswardsche Crt.

24. Artikel over de verbetering van de dienstregeling op het baanvak Sneek-Leeuwarden.
    augustus 1883 uit: Sneeker Courant

25. Artikel over klachten over de dienst op het trajekt Leeuwarden-Sneek.
    22 oktober 1884 /12-10-1884 uit: Nieuw Advertentiebiad Friesch Volksblad

26. Ingezonden stuk van de heer L.M. de Boer uit Britswerd over de treindienst op het trajekt Leeuwarden-Sneek.
    7 november 1885 uit: Leeuwarder Crt.

27. Besluit van Gedeputeerde Staten van Friesland om bij de Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid aan te dringen op een goede en snelle dienstuitvoering tussen Amsterdam en Leeuwarden, i.v.m. de opening van het stoombootveer Stavoren-Enkhuizen.
    8 juli 1886 uit: GS 1489

28. Artikel t.g.v. het 50-jarig bestaan van de lijn Leeuwarden-Sneek.
    15 juli 1933 uit: Leeuwarder Crt.

29. Het "Spoor" van 1883 tot 1953.Impressies uit vroeger dagen.
    31 december 1953 uit: Sneeker Nieuwsblad

30. Artikelen t.g.v. het 75-jarig bestaan van de spoorlijn Leeuwarden - Stavoren.
    Bevat o.m. enkele vervoerscijfers.
    5 november 1960 uit: Leeuwarder Crt.

31. Dienstregelingen op het trajekt Leeuwarden-Stavoren.
    a. Leeuwarden-Sneek 19-7-1883
    b. Leeuwarden-Sneek 11-8-1883
    c. Leeuwarden-Stavoren 6-11-1885
    (NB. Dienstregeling voor lokaal- en normaalspoorexploitatie)
    d. Leeuwarden-Stavoren 29-1-1886
    uit: Leeuwarder Crt.

32. Dienstregelingen op het trajekt Leeuwarden-Stavoren(-Amsterdam)
    a. oktober 1902
    b. mei 1911
    c. juni 1921 (zomerdienst)
    d. september 1921 (winterdienst)
    e. mei 1930
    f. mei 1939
    g. mei 1950
    h. mei 1950 (NS busdienst)
    i. mei 1960
    uit: off. reisgidsen HSM en NS.

A f b e e l d i n g e n.

33. Kaartje met situatieschets over de loop der spoorlijnen.
    ongedateerd, verm. 1874. uit: GS 1489

34. Emplacementstekeningen van Sneek en Stavoren.
    1937 vrij naar tekeningen NS

35. Foto en artikel van station Jellum-Boxum in 1936.
    Met liedje:"It musyk giet troch de buorren".
    maart 1975 uit: "Op de rails", maandblad van de Ned. Vereniging van Belangstellenden in Spoor-en Tramwegen.

36. Diverse foto's; zie aparte lijst.

M e t o p h e f f i n g b e d r e i g d.

37. Artikel:"Wat gebeurt er met de lijn Leeuwarden-Sneek-Staveren?"
    31 december 1952 uit: Leeuwarder Crt.

38. Verslag van een hearing in Woerkum tegen opheffing van Sneek-Staveren.
    1969 uit: Sneeker Nieuwsblad

39. Artikel met argumenten voor behoud van Sneek-Staveren.
    1970 uit: Sneeker Nieuwsblad

L I T E R A T U U R O P G A V E.

- "Van d'Eénhonderd Roe naar Lombardijen"
  125 jaar stations in beeld.
  Met foto's en afbeeldingen van stations .
  door: Marie-Anne Asselberghs. 1968.

- "De Nederlandse stations in oude ansichten" (2 delen)
  Foto's van stations in het begin van deze eeuw
  door: H.G. Hesselink. 1978-1979.

- "Onze Nederlandse stoomlocomotieven in woord en beeld".
  Standaardwerk met afbeeldingen, foto's en technische gegevens
  van de Nederlandse stoomlocs.
  door: H. Waldorp. 1981

- "Spoorwegen in Nederland"
  serie boekjes over verschillende onderwerpen, o.a. over
  geschiedenis HSM, locomotieven NS.
  door: N.J. van Wijck Jurriaanse v.a. 1973

- "De romantiek van de Spoorwegen in Nederland"
  Bevat vele afbeeldingen van het Nederlandse spoorweggebeuren.
  Zeer geschikt naslagwerk.
  door: H. Waldorp en N.J. van Wijck Jurriaanse
  1978

- "Geschiedenis der Nederlandsche Spoorwegen 1832-1938."
  zakelijke geschiedschrijving over de ontwikkeling van het spoorwegnet.
  door: J.H. Jonckers Nieboer. 1938

- "Beknopt overzicht van de Nederlandse Spoor-en Tramwegen"
  (uitg. NVBS)
  door: J.W. Sluyter 1976

- "op de rails"
  maandblad van de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden
  in Spoor-en Tramwegen.(NVBS)
  Bevat regelmatig artikelen over spoorweghistorie.

---

j d e f o t o ' s.

Gemengde trein met locomotief 69(SS) ± 1884. Waar deze foto gemaakt is is niet bekend. De veronderstelling dat het Sneek zou zijn lijkt onwaarschijnlijk. Locomotief en wagons hebben echter zeker op Leeuwarden-Sneek-Stavoren gereden. 1

Station Sneek bij binnenkomst van-alweer- een gemengde trein omstreeks 1910. Een gemengde trein bestond uit zowel passagiers- als goederenwagons en stopte aan alle stations om goederen te laden of te lossen of wagens weg te zetten of mee te nemen. De reistijd was dan ook vrij lang. Let ook op de goederen die klaar staan op het perron. 2

Station Workum in dezelfde tijd. Zie de overeenkomst in stijl met Sneek; veel stations, gebouwd in de tachtiger jaren van de vorige eeuw vertoonden dezelfde stijlkenmerken. (Bijv. Appingedam en Tiel) 3

Een romantische ansichtkaart van het vertrek van het ss. W.F.van der Wijck uit Stavoren naar Enkhuizen. Samen met het zusterschip, de R. van Hasselt, verzorgde zij vele jaren de veerdienst. ± 1926. 4

HSM-lok 430 loopt binnen met de boottrein in Stavoren. Het ss. R. van Hasselt ligt al klaar. Een plaatje uit ongeveer 1922. 5

Een foto, vanaf dezelfde plaats, waarbij de trein stilstaat en de reizigers zich naar het schip begeven. De locomotief zal nu omlopen en op de draaischijf gedraaid worden. 6

Naast de passagiersschepen voeren er ook spoorponten, waarop veel goederenwagens over de Zuiderzee werden vervoerd. Vooral op veemarktdagen in Sneek en Purmerend was er druk vervoer, waarbij de drie ponten een soort pendeldienst onderhielden. De ansicht toont de spoorpont Enkhuizen. verm. 1910. 7

Voor het in-en ontschepen van de spoorwagons waren in Stavoren en Enkhuizen speciale installaties aangelegd met een hefbrug, zodat de sporen van de wal steeds goed aansloten op die van de pont. De spoorponten hadden twee sporen; het wissel lag nog op de wal, half op de hefbrug. De ansichtkaart toont de situatie in Enkhuizen, rond 1910. 8

Een foto van "de overkant", de spoorboot Holland verlaat hier de haven van Enkhuizen. Op de achtergrond het station en de grote overkapping garandeerde een droge overstap van trein naar boot. Een plaatje van rond de eeuwwisseling. 9

'Gezicht op het station der H.Y.S.M." staat bij deze foto vermeld. Station Stavoren in het begin van deze eeuw. 10

Ansicht van de spoorhaven van Stavoren met rechts het station met passagiersschip en links twee goederenponten. 11

Station Stavoren rond 1910. Ook hier een droge overstap trein-boot v.v. Wel een contrast met de huidige toestand! 12

Nogmaals station Stavoren, nu in de dertiger jaren. De overkapping naar de boten is verdwenen; toch een belangrijk stationsgebouw. Reist veilig vlug en voordeelig.... 13

Het begin van het einde: de bijgebouwen aan de linkerkant zijn verdwenen. Stavoren ergens tussen 1960 en 1967. 14

SPOOR- EN TRAMWEGE

VEERTIENDAAGS TIJDSCHRIFT VOOR HET SPOOR- EN TRAMWEGWEZEN

Uitgave: Moormans Periodieke Pers N.V.
Zwarteweg 1, Den Haag
Telef. 18 23 55/18 23 56 - Postrek. 4 47 15

Hoofdredacteur: O. C. A. van Loon
Lucas Bolwerk 7 - Utrecht
Telefoon 1 71 96

Abonn. per halfjaar bij vooruitb
voor spoor- en tramwegpersoneel
voor gepens. spoor- en trampers.
voor anderen in Nederland
Buitenl. f 21,— per jaar. Losse nrs.

Commissie van Redactie: Mr. B. H. A. van Kreel, Oud-Directeur der Deli Spoorweg Mij; Drs. D. J. Wansink, Directeur der N.V. Nederla Spoorwegen en H. Moorrees, Raad van Beheer van de N.V. Ned. Indon. Spoorweg Mij.

Bootdienst Enkhuizen-Staveren 75 jaar

1886 15 juli 1961

door Drs. H. VAN DE RUIT

I. Inleiding

In de oneindige stroom van jubilea, die een groot en „oud" b jf als dat der Nederlandsche Spoorwegen nu eenmaal kent, verdient het 75-jarig bestaan van de bootdienst Enkhuizen-Staveren wel enige speciale aandacht.

Dat n.l. dit rudiment uit de zoutwaterperiode van de vervoersvoorziening Holland-Friesland tot op de huidige dag een plaatsje in de N.S.-reizigersdienstregeling heeft weten te behouden, terwijl in de contractieperiode 1930-1958 vele spoor-, lokaalspoor- en tramwegen daaruit verdwenen, is op zichzelf, spoorweghistorisch gezien, reeds uniek. Daar komt nog bij, dat de bootdienst op het punt van de verhouding N.S. en het Rijk enige curieuze aspecten te zien gegeven heeft en nog te zien geeft.

Al met al stof genoeg voor een jubileum-artikel, hetgeen echter in dit geval — memento mori — niet een synoniem is voor een schriftelijke feestrede, waarmede geenszins gezegd wil zijn, dat het een prelude op een necrologie zal worden.

II. Historie

A. 1886-1937

De historie van de veerdienst Enkhuizen-Staveren hangt sterk sa met die van de spoorwegen en dat betekende in het eind der vorige eeuw, dat zij haar ontstaan vooral te danken had aan een initiatief van het Rijk, dat behoefte had aan een verbinding te water tussen de staatsspoorweg Zaandam-Enkhuizen (na aanleg geëxploiteerd door H.S.) en de staatsspoorweg Staveren-Leeuwarden (na aanleg geëxploiteerd door S.S.). De op 15 juli 1886 geopende veerdienst was een uitvloeisel van art. 1 van een in 1881 tussen het Rijk en de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij gesloten, algemene — de gehele spoorweg-exploitatie betreffende — overeenkomst, volgens welke H.S. zou moeten bijdragen in de veerdienst en wel met jaarlijks de som, waarvoor deze veerdienst bij openbare aanbesteding zou worden aangenomen, doch tot een maximum van f 50.000,—. De heer C. Bosman uit Alkmaar nam aan de dienst uit te voeren tegen een vergoeding van f 65.000,— zodat H.S. betaalde f 50.000,— en het Rijk f 15.000,—.

De voorwaarden voor de bediening en de exploitatie van het veer en een reglement betreffende het vervoer over het veer werden bij ministeriële beschikking resp. Koninklijk Besluit goedgekeurd resp. vastgesteld. De overeenkomst van 1881 werd in 1890 vervangen door een nieuwe overeenkomst tussen het Rijk en H.S., waarbij H.S. de gehele route Amsterdam-Leeuwarden „over zee" in exploitatie kreeg (S.S. kreeg te zelfder tijd de landroute via Zwolle).

In deze overeenkomst (art. 75) werd over de veerdienst bep dat de Staat voor de instandhouding ervan zou zorgen. De ex tatie bleef door Bosman geschieden, doch, wanneer de te voor welke deze zijn rechten had verkregen zou zijn verstr (1896), zou H.S. de exploitatie op zich mogen nemen. H.S. dan ook de spoorweghavens in Enkhuizen en Staveren m onderhouden. Voor de exploitatie en het onderhoud werd rijkssubsidie vastgesteld van f 65.000,—. Overigens ware voorwaarden gelijk aan die, welke voor Bosman golden.

In 1896 nam H.S. inderdaad de exploitatie over en liet die voeren door de heer C. Bosman (en later door de Mrs. W. C M. C. Bosman). Deze toestand duurde voort tot 31 decer 1937.

Ondanks het feit, dat, toen eenmaal de spoorlijnen aan we zijden van de veerdienst in één hand waren, de concurrentie sen zee- en landroute in de relatie Holland-Friesland zich all verscherpte, verliep de ontwikkeling vrij snel. De aanvankelij gebruik zijnde 3 radarboten voor het reizigersvervoer werde 1915 vervangen door 2 dubbelschroefstoomschepen „R. Hasselt" en „C. Bosman", met een capaciteit van 2000 reizig die 5 maal per dag voeren.

Voor het goederenvervoer werden in de jaren 1899 t/m 1 successievelijk 3 ponten in dienst gesteld. Werden hiermede in eerste jaar nog slechts 7800 goederenwagens overgezet, in het t jaar 1916 was dit aantal gestegen tot 43.000 wagens.

De belangengemeenschap van S.S. en H.S. in 1917 beteke het einde van de concurrentie tussen zeeroute en landroute. voorheen kunstmatig gedrukte tarieven over de langere landro werden op basis van de werkelijke afstand gebracht, het beg punt van de boottrein werd van Leeuwarden naar Groningen Nieuweschans verlegd en in 1923 werd het luxueus ingeric motorschip „W. F. van der Wijck" met een capaciteit van ev eens 2000 personen in dienst gesteld.

De glorie van de bootdienst ligt voor het reizigersvervoer in twintiger jaren, zoals onderstaande tabel laat zien, ondanks verlaging der frequentie van 5 tot 3 slagen per dag.

1913	173.000	reizigers
1919	182.000	reizigers
1923	246.000	reizigers
1927	278.000	reizigers
1928	291.000	reizigers
1930	315.000	reizigers

De grote slag voor de veerdienst viel in 1933 met de ope stelling van de Afsluitdijk. Vooral het goederenvervoer schro pelde door de concurrentie van de vrachtauto zo snel in, dat stoompontdienst op 1 april 1936 werd gestaakt. Het uit 18

INHOUD

Drs. H. van de Ruit, Bootdienst Enkhuizen-Staveren 75 jaar blz. 141
. van Lieshout en J. van Rijn, Enige aspecten van een eigen spoorverbinding blz. 144
De concurrentiepositie van de Amerikaanse spoorwegen blz. 147
Dr. Weemaels, Terugblikken naar het verleden blz. 150
De spoorwegen in de V.S. blz. 152
Berichten uit binnen- en buitenland blz. 153
W. A. Askamp, Veertig jaar geleden blz. 156

laterende Reglement betreffende het vervoer over het veer werd gewijzigd, waarbij alle bepalingen betreffende het goederenvervoer werden geschrapt.

Ook het reizigersvervoer te water kreeg zware concurrentie te verduren, in eerste aanleg nog niet zozeer van de A.T.O.-busdienst Alkmaar-Leeuwarden, die op 23 mei 1933 werd geopend, maar van de talrijke, al dan niet vermomde wilde busdiensten. Het veerdienstvervoer daalde van 1932 op 1933 van 276.000 tot 230.000 reizigers.

Dat het reizigersvervoer in tegenstelling tot het goederenvervoer toen niet eveneens werd gestaakt, hangt samen met de toenmalige plannen tot het aanleggen van een spoorlijn over de Afsluitdijk, die uiteraard het veerdienst-vervoer zou moeten overnemen.

Dit was ook de reden, dat daarop vooruitlopend de A.T.O. de concessie voor de autobusdienst over de Afsluitdijk had gekregen (na de oorlog omgezet in een gemeenschappelijke busdienst van Naco en N.T.M.).

De moeilijke financiële positie van de spoorwegen in de dertiger jaren en de daarop volgende oorlog zijn er de oorzaak van, dat men aan de uitvoering van het Afsluitdijkspoorweg-plan niet is toegekomen.

In de Memorie van Antwoord aan de Tweede Kamer bij zijn begroting voor 1956 deelde de Minister van Verkeer en Waterstaat mede, „dat er thans en ook in de nabije toekomst geen aanleiding is tot aanleg van een spoorweg over de Afsluitdijk".

B. 1938-1950

Per 1 januari 1938 gingen de rechten en verplichtingen van H.S. tegenover het Rijk ten aanzien van de veerdienst over op de N.V. Nederlandsche Spoorwegen. De N.S. verklaarde zich tevens bereid het onderhoud van de havens te Enkhuizen en Staveren voort te zetten.

Dit werd opgenomen in de nieuwe tekst van de hiervoor reeds genoemde Ministeriële Voorwaarden d.d. 2-9-1938 resp. het b Koninklijk Besluit vastgestelde Reglement (d.d. 25-8-1938).

In de Voorwaarden bleef de rijkssubsidie van *f* 65.000,— g handhaafd. Op zichzelf lijkt dit merkwaardig, omdat de Staat 1938 juist brak met het systeem van financiële ondersteuning va de spoorwegen.

De verklaring hiervan ligt in het feit, dat de veerdienst weliswa in het leven werd geroepen om een verbinding tussen twee staat spoorwegen te creëren, doch nimmer zelf als „spoorwegdienst water" is beschouwd. Dit blijkt o.m. hieruit, dat de eerste part culiere exploitant geheel los stond van de spoorwegen. Bij c overgang van de particuliere exploitant naar de spoorwegen 1896 werd in feite aan deze structuur niets veranderd. De Spoo wegwet noch de Spoorwegconcessie, noch het Algemeen Regl ment Vervoer (A.R.V.) en het Algemeen Reglement Dien (A.R.D.) zijn op de veerdienst van toepassing; het C.I.V. e C.I.M. daarentegen wel, omdat deze voorzien in toepassing c bootdiensten en de Nederlandse regering deze conventies als c deze dienst toepasbaar heeft aangewezen. Dit houdt o.a. in, d een veerdienstreiziger, die niet voorzien is van een geldig plaat bewijs en de vrachtprijs niet wil betalen in tegenstelling tot ee treinreiziger niet strafrechtelijk kan worden vervolgd, doch slech civielrechtelijk door N.S. kan worden aangesproken.

Men heeft de verhouding tussen het Rijk en de spoorwege betreffende de veerdienst klaarblijkelijk niet anders gezien dan a een overeenkomst, waarop artikel 2 van de Wet van 1937 (ove gang van rechten en verplichtingen voortvloeiende uit overee komsten van S.S. of H.S. op N.S.) van toepassing was. N.S. na de exploitatie over en verkreeg daarbij het recht op subsidie. D gaf dus geen wijziging te zien. Wat wel wijzigde was de contra tant, die met de dienstuitvoering werd belast. N.S. sloot daart met ingang van 1 januari 1938 een overeenkomst met de Reede Koppe N.V. te Amsterdam, een relatie die in 1942 nog nauw werd, toen deze Reederij een dochteronderneming van N.S. wer

De oorlogsjaren waren voor de veerdienst bijzonder bewoge

In de meidagen van 1940 werd het door de Duitsers bezette s. Bosman door een Nederlandse kanonneerboot zwaar beschote terwijl het s.s. Van Hasselt en het m.s. Van der Wijck door c Nederlandse strijdkrachten in de haven van Enkhuizen tot zink werden gebracht. Het duurde dus geruime tijd voor de dienst de capitulatie weer op gang kon worden gebracht.

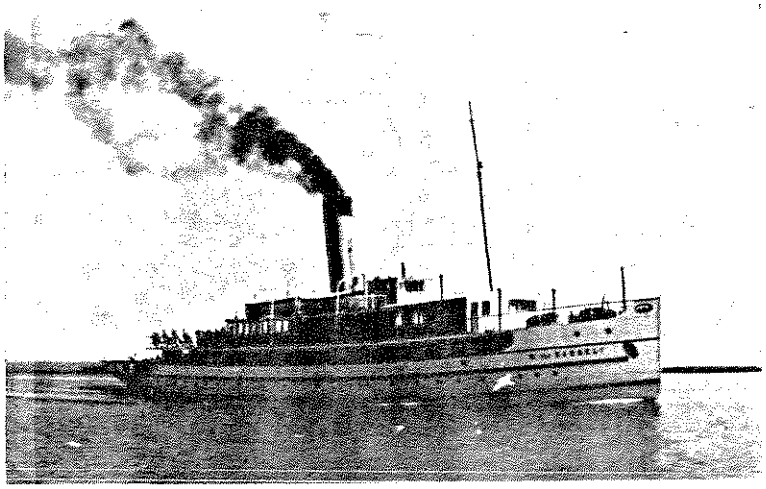
In 1941 werd het m.s. Van der Wijck door de Duitsers gevo derd. De Bosman en de Van Hasselt werden in verband met c herhaaldelijke beschietingen vanuit de lucht voorzien van een b schermende laag van 20 ton fijn grint op brug en bovendek. De ondanks bleef de Nederlandse vlag van de achtersteven waaie

Dit eindigde op 18 september 1944, de dag van de spoorwe staking, toen het veerdienstpersoneel de beide overgebleven bot onklaar maakte. Evenals het spoorwegmaterieel werden ook c boten door de Duitsers weggevoerd en na de oorlog in havelo staat teruggevonden. De Van der Wijck keerde gelukkig ook ter en zo kon de veerdienst wegens de uiterst gebrekkige spoorwe verbindingen van de eerste jaren na de oorlog tijdelijk de belan rijke functie in het vervoer Holland-Friesland weer op zich neme

C. 1950-1961

Naarmate het treinverkeer zich herstelde, gevolgd door c elektrificatie van de spoorlijnen naar het noorden en ook de bu diensten over de Afsluitdijk hun positie in de vervoersvoorzieni Holland-Friesland consolideerden, viel het vervoer via de vee dienst terug, terwijl de kosten van exploitatie met 3 grote, stee meer onderhoud vergende schepen, voortdurend toenamen.

Ingaande 1950 werd derhalve het aantal slagen op werkdag teruggebracht van 4 of 3, en werd de dienst met 1 in plaats va met 2 dienstschepen.



S.S. Van Heemskerk
Aanbrengen van de [illegible] van de N.S.

In 1952 vroeg en verkreeg N.S. officieel ontheffing van de Minister van Verkeer en Waterstaat van de verplichting ingevolge meergenoemde Voorwaarden om de veerdienst met 3 eerste-klasboten te onderhouden en werd haar toegestaan daarvoor in de plaats 2 kleinere motorboten, eigendom van de Reederij Koppe N.V., in de plaats te stellen.

Het heeft echter enige jaren geduurd, alvorens de volledige omschakeling was voltooid. Achtereenvolgens werden het m.s. Van der Wijck (1954), s.s. Bosman (1956) en s.s. Van Hasselt (1959) uit de vaart genomen en verschenen het m.s. IJsselstroom (1956) en het reserveschip m.s. Waalstroom (1959) op het toneel, beide met een capaciteit van 400 passagiers.

Ingaande 1955 kwam voorts de rijkssubsidie voor de veerdienst ad *f* 65.000,— te vervallen, omdat deze niet langer in overeenstemming werd geacht met de sinds 1937 bestaande financiële relatie Rijk-N.S., die zich beperkt tot het aandeelhouderschap en het crediteurschap ex art. 3 van de wet van 26 mei 1937. In die tijd kwam eveneens de gedachte naar voren om de meergenoemde Voorwaarden en het Reglement uit 1938, die uit een juridisch oogpunt een merkwaardig geheel vormden, te herzien.

Deze herziening heeft hierin geresulteerd, dat zowel de Voorwaarden als het Koninklijk Besluit, houdende het Reglement, per 1 oktober 1959 werden ingetrokken en per die datum nieuwe B' 'lingen (dus geen „Voorwaarden") voor N.S. van kracht werden.

Hierbij werd o.m. de term „Veerdienst" vervangen door „Bootdienst", zulks om er na een Arrest van de Hoge Raad van 11 maart 1958 (N.J. 1958-316) geen twijfel over te laten bestaan, dat de Wet Openbare Middelen van Vervoer en niet de Verenwet op de bootve binding Enkhuizen-Staveren van toepassing is. N.S. onderhoudt deze bootdienst zolang de Minister van Verkeer en Waterstaat dit nodig acht, ten behoeve van het doorgaande reizigersverkeer op de spoorwegen Zaandam-Enkhuizen en Staveren-Leeuwarden. Dit neemt niet weg, dat er af en toe nog wat expres- en snelgoed met de bootdienst wordt vervoerd, terwijl 's zomers vervoermiddelen, variërend van fietsen tot automobielen, tot de lading behoren.

Het huidige reizigersaanbod buiten de zomermaanden (10 à 20 reizigers per vaart; op de specifieke weekend-vaarten enige tientallen reizigers) biedt uiteraard weinig spectaculaire problemen. Het grotere vervoer in de zomermaanden (dat echter in omvang ver achterblijft bij dat naar b.v. de Waddeneilanden) kon na het ver' 'vijnen van het laatste stoomschip in 1959 gemakkelijk worden op' 'angen door het naar behoefte inleggen van een extra retourvaart in de morgenuren, waarmede een betere spreiding van het vervoer over de dag werd verkregen.

In 1960 werd deze extra vierde slag ingelegd van 8 juli t/m 20 augustus; in 1961 zal dit het geval zijn van 3 juli t/m 2 september, terwijl in voor- en naseizoen bij wijze van proef op zaterdag en maandag deze retourvaart eveneens in de dienstregeling is opgenomen.

III. De Toekomst

Op de toekomst van de bootdienst Enkhuizen zijn vele en veelsoortige factoren van invloed.

De bootdienst wordt onderhouden tussen 2 spoorwegtrajecten, die tot de vervoerarmste van Nederland behoren, n.l. Sneek-Staveren en Enkhuizen-Hoorn, waarbij van vervoerstimulansen door uitbreiding van industrie, handel of massaal dagtoerisme nauwelijks sprake is. De dienstregeling van de bootdienst is geheel afhankelijk van die op de aansluitende secundaire spoorwegtrajecten, welke door haar enkelsporigheid specifieke moeilijkheden bieden en aanleiding geven tot soms minder gunstige aankomst-, vertrek- en wachttijden.

Opvoering van de vaarsnelheid is niet mogelijk wegens de ondiepten in de vaarroute. De afhankelijkheid van het weer (sto mist) is groot en op zichzelf korte vorstperioden leiden niette direct tot langdurige stremmingen wegens de hardnekkige c centraties van drijfijs rond Staveren, een situatie, waarmede b diensten in het Delta-gebied of de Waddenzee veel minde kampen hebben.

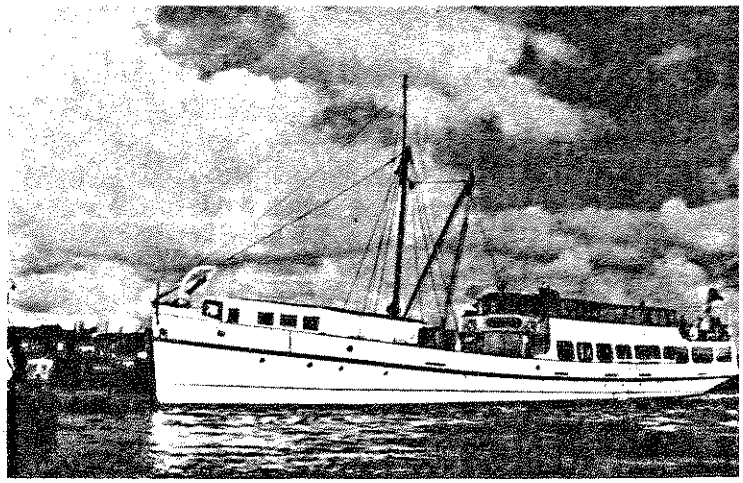
Tenslotte vormt de onderhoudsplicht van de thans veel te g spoorweghavens in Enkhuizen en Staveren een zware last.

Al zal dan een Afsluitdijkspoorweg waarschijnlijk nimmer concurrent worden van de bootdienst, met de bestaande and trein- en busverbindingen tussen Amsterdam en Friesland best uiteraard wel een zeker evenwicht in de verdeling van het verv

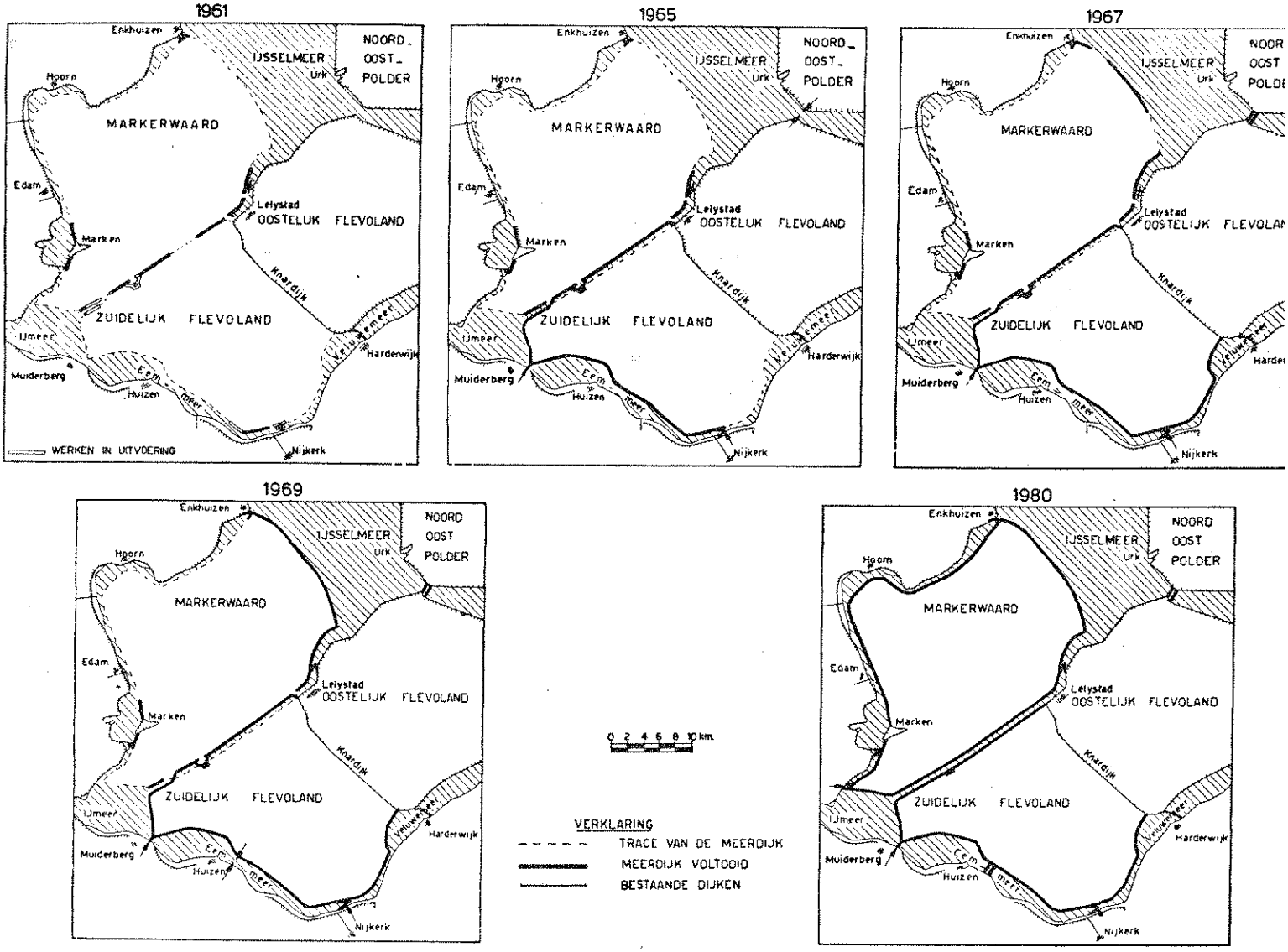
Om tot een vergelijking te komen voor wat betreft de facto reistijd en tarief zijn in de onderstaande tabel voorbeelden geven voor de relaties Amsterdam-Sneek en Amsterdam-Leeuw den, waarbij echter moet worden opgemerkt, dat deze typis lange afstandsrelaties in het totale vervoer geen bijzonder grote spelen. Daarom zijn ook de voorbeelden voor de kortere rela Hoorn-Sneek en Hoorn-Leeuwarden opgenomen.

Reistijden en tarieven ingaande 28 mei 1961

	reistijd	*tarief* e.r.	*tarief* ret.
1. a) *Amsterdam-Sneek* (via bootdienst)	3 u 4 min. à 3 u 28 min.	f 5,20	f
b) *Amsterdam-Sneek* (trein Amsterdam-Heerenveen + bus Heerenveen-Sneek)	2 u 52 min. à 3 uur	f 8,25	f 1
2. a) *Amsterdam-Leeuwarden* (via bootdienst)	3 u 24 min. à 3 u 49 min.	f 6,15	f 1
b) *Amsterdam-Leeuwarden* (via Zwolle)	2 u 35 min.	f 8,20	f 1
3. a) *Hoorn-Sneek* (via bootdienst)	2 u 21 min à 2 u 45 min.	f 3,35	f
Hoorn-Sneek (bus Hoorn-Wieringerwerf + bus Wieringerwerf-Sneek)	1 u 39 min. à 1 u 48 min.	f 2,90	f 4
b) *Hoorn-Leeuwarden* (via bootdienst)	2 u 41 min. à 3 u 6 min.	f 4,30	f 7
Hoorn-Leeuwarden (bus Hoorn-Wieringerwerf + bus Wieringerwerf-Leeuwarden)	1 u 58 min. à 2 u 17 min.	f 3,40	f 5



M.S. IJsselstroom
. . . oorlam en gebakken schol op 15 juli 1961 . . .



Schematisch overzicht van de stand der bedijking van Zuidelijk Flevoland en Markerwaard in 1961, 1965, 1967, 1969 en 1980

Voorts is voor de toekomst van belang de verkeerssituatie, zoals die zich ontwikkelt, naarmate de wegen in de nieuwe IJsselmeerpolders tot stand komen. Bijgaande kaartjes ontleend aan de Memorie van Antwoord bij de begroting 1961 van het Zuiderzeefon geven een indruk welke nieuwe mogelijkheden tot verkorting van de reisafstand tussen het westen en „overig Nederland" daardoor ontstaan.

Tenslotte is er dan nog de factor levensduur, zowel van de in gebruik zijnde boten als van verschillende vaste installaties en g bouwen.

Elk der genoemde factoren speelt op een andere termijn, zod moeilijk aan te geven valt, welke voor de toekomst het meest b palend is.

Op de 15e juli 1961 is dit echter niet zozeer een probleer dan zal men zich de oorlam en de gebakken schol als vanou gedurende de 75 minuten durende overtocht van de 75-jari bootdienst goed kunnen laten smaken.

Enige aspecten van een eigen spoorverbinding

door J. VAN LIESHOUT en J. VAN RIJN,
nv Transportvoorlichting, Utrecht

Er is een tijd geweest, dat de fabrikanten zich uitsluitend wijdden aan de totstandkoming van hun produkt. De technische ontwikkeling bood allengs betere produktiemiddelen. Aan het transport, zowel intern (in de fabriek), als extern (het vervoer naar verbruiker) werd weinig aandacht besteed.

Over het algemeen was de arbeidskracht voor het sjouwerswerk goedkoop, waardoor de transportkosten niet zo'n grote invloed op de prijs van het produkt hadden. Door de bevolkingsoename en de geografische ontsluiting van vele gebieden is de behoefte aan industriële produkten sterk toegenomen. Voor het externe vervoer betekent dit, dat grotere hoeveelheden goederen [illegible] grotere afstanden vervoerd moeten worden. Om de verhoogde produktie te bereiken, moesten de fabrieken uiteraar uitgebreid worden, hetgeen meestal zeer geleidelijk ging. Hie door werden de interne transportafstanden ook groter. Door h toegenomen loonpeil en door de concurrentie kunnen de koste van het interne en externe transport thans een aanzienlijk de van de prijs van het produkt uitmaken.

Dit heeft onder andere tot gevolg, dat steeds meer aandach besteed wordt aan mogelijkheden tot beperking van de transpor kosten. Wij denken hierbij aan de snelle ontwikkeling van intern transportmiddelen zoals bijv. het gebruik van vorkheftrucks, sta pelborden, rollenbanen in allerlei soorten enz. enz. Voor de kos

1973

spoornieuws

NV Nederlandse Spoorwegen / Utrecht / Afdeling Voorlichting / Telefoon 030 354334 en 314359

TOERISTISCHE BOOTDIENST ENKHUIZEN - STAVEREN v.v.

REDERIJ NACO B.V.

De geschiedenis van de bootverbinding Enkhuizen-Staveren gaat terug tot het jaar 1886, toen begonnen werd met twee rederboten. In de periode 1914-1923 werden aan de vloot drie nieuwe schepen toegevoegd, nl. de "R. van Hasselt", de "C. Bosman" en de "W.F. van der Vijer".

Al deze schepen zijn van het Zuiderzeetoneel verdwenen, zij het dat de drie laatstgenoemde nog bestaan en elders dienst doen. De Van der Vijer vaart al bijna tien jaren als "Erasmus" in dienst van de Spido te Rotterdam als rondvaartschip. Ook de Bosman ligt in Rotterdamse wateren, en fungeert daar onder de naam "De Nederlanden" als opleidingsschip voor de koopvaardij. De Van Hasselt tenslotte is, ongeveer vijf jaren geleden, naar Antwerpen verkocht, naar de Rederij Flandria, een soortgelijke onderneming als de Spido. Deze rederij heeft het schip geheel gemoderniseerd en van nieuwe motoren voorzien. Als "Flandria XX" is het nu het vlaggeschip van deze rederij, die er voornamelijk toeristen mee maakt tussen Antwerpen en Oostende en tussen Antwerpen en Vlissingen.

Exploitatie

Tot en met 1962 werd de veerdienst het gehele jaar onderhouden. Wegens de sterk afnemende belangstelling en de daardoor steeds grotere verliezen werd besloten ingaande 1963 de exploitatie te beperken tot de zomermaanden. Het feit dat gedurende de strenge winter in de eerste maanden van 1963 er maanden lang niet kon worden gevaren, is op dit besluit eveneens van invloed geweest. De uitkomsten in die zomer van 1963 waren echter zodanig, dat NS aanleiding vond de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat te verzoeken de dienst volledig te mogen staken. Dit verzoek bracht de provinciale besturen van Friesland en Noord-Holland alsmede een aantal Friese gemeenten in het geweer. Zij brachten geld bijeen om daarmee het exploitatieverlies te financieren, waarna de Staatssecretaris besliste dat NS de exploitatie diende voort te zetten, zij het beperkt tot de zomermaanden.
Dankzij voortgezette bijdragen der beide provincies in de exploitatietekorten is in de jaren na 1963 de exploitatie als toeristische bootdienst voor NS op financieel aanvaardbare basis gebleven en zulks mede door het varen met slechts één schip, de "J.H.D. Koppe" van de gelijknamige onderneming.

Ontwikkeling

In de periode 1964 tot 1972 heeft zich de voor velen merkwaardige ontwikkeling voorgedaan, dat het vervoer via deze dienst weer is gegroeid.

En dat terwijl toch via Zuid- en Oost Flevoland de verbindingen tussen de Randstad Holland en Friesland steeds beter en korter zijn geworden.

De verklaring mag vrij zeker gezocht worden enerzijds bij de voorspoedige ontwikkeling van het binnenlands toerisme -in welke groei ook de bootdienst heeft gedeeld- anderzijds bij de toenemende populariteit van boottochten. NS heeft met krachtige propaganda en met het organiseren van een speciale dagtocht -de Gaasterlandtocht- gebaseerd op gebruik van de bootdienst, deze ontwikkeling zoveel mogelijk bevorderd.

Nieuwe situatie

In de aldus geschetste situatie moest in de loop van 1971 een beslissing worden genomen, toen bleek dat de "J.H.D. Koppe" wegens ouderdom uit de vaart diende te worden genomen. Er is toen overleg gepleegd met de provinciale besturen van Friesland en Noord-Holland. Daarbij bleek dat bij deze instanties -evenals trouwens bij NS- er de voorkeur aan werd gegeven de bootverbinding zo enigszins mogelijk in stand te houden.

Een gelukkige omstandigheid was toen dat, dankzij de liquidatie van de Rederij Koppe, een tweetal bijna nieuwe schepen ter beschikking kwam. Er is door NS afgezien van de voorgenomen verkoop dezer schepen, aangezien met de genoemde provinciale besturen een regeling kon worden getroffen voor de financiering van een te verwachten exploitatieverlies bij gebruik van deze twee schepen en tevens de afspraak kon worden gemaakt dat op deze basis de exploitatie gedurende tenminste tien jaren zal worden voortgezet.
In 1972 werd de bootdienst onderhouden met deze twee moderne toeristenschepen de "Dr.Ir. F.G. den Hollander" en de "Beg Glasius". De exploitatie werd overgenomen door de Rederij MACO B.V. te Alkmaar.
De toename van het aantal passagiers voor de bootdienst zette zich ook in 1972 voort. Omgerekend in enkele reizen bedroeg het totaal aantal 94.950 in 1972, tegenover 64.500 in 1971.
Om het sterk toenemende aantal passagiers goed te kunnen verwerken en om te voorkomen dat in het hoogseizoen passagiers moeten worden geweigerd uit veiligheidsoverwegingen, zal de Rederij MACO dit jaar gedurende de periode 30 juni t/m 26 augustus de bootdienst versterken met een derde boot, de "Ied Glasius". Deze boot zal op werkdagen als "voorboot" varen van de boot die om 12.50 uur uit Enkhuizen vertrekt. Daar de deelnemers aan de NS-vakantiedagtocht Gaasterland met laatstgenoemde boot naar Staveren varen was deze boot vaak overbezet.
Bovendien zal in genoemde periode een nieuwe vroeger boot uit Staveren vertrekken om 9.22 uur. Hierdoor is het mogelijk voor bewoners uit de noordelijke provincies deel te nemen aan een rondrit per touringcar door Noord-Holland met bezoek aan o.a. De Zaanse Schans. Bijzonderheden over deze dagtocht en over een dagtocht naar Enkhuizen met bezoek aan het Zuiderzeemuseum zullen worden vermeld in een speciaal foldertje op de stations in Friesland en Groningen verkrijgbaar.

Een tweetal boten zal dit jaar worden voorzien van een moderne radarapparatuur, hetgeen gezien de toenemende scheepvaart op het IJsselmeer een waarborg voor nog grotere veiligheid betekent.
Ook zullen de schepen worden uitgerust met een marifoon-installatie, waardoor mondeling contact met de wal kan worden onderhouden.

VAARSCHEMA 19 mei t/m 30 september 1973

		C	B	A	B	C	A	B	C	A
TREIN	a.		8.40	9.39	11.39	x12.09	12.39	14.39	16.09	16.4
BOOT										
Enkhuizen	v.		8.50	9.50	11.50	12.30	12.50	14.50	16.30	16.5
Staveren	a.		10.10	11.10	13.10	14.10	14.10	16.10	18.10	18.1
TREIN	v.		10.16	11.16	13.16	14.16	14.16	16.16	18.16	18.1

TREIN	a.	9.12	10.12	11.12	13.12		14.12	17.12		18.1
BOOT										
Staveren	v.	9.22	10.22	11.22	13.22		14.22	17.22		18.2
Enkhuizen	a.	11.00	11.42	12.42	14.42		15.42	18.42		19.4
TREIN	v.	11.20	11.50	12.50	14.50		15.50	18.50		19.

x = dagelijks maar niet op zon- en feestdagen
A = dagelijks van 19 mei t/m 30 september 1973
B = dagelijks van 9 juni t/m 26 augustus 1973
C = op maandag t/m vrijdag van 30 juni t/m 26 augustus 1973

TARIEVEN
Enkele reis ƒ 3,50 (kind 4 t/m 14 jaar ƒ 1,75)
Dagretour ƒ 5,75 (kind 4 t/m 14 jaar ƒ 3,00)

Fiets, kinderwagen: enkele reis ƒ 2,75
Bromfiets : enkele reis ƒ 4,00

Houders van een 8-daags kriskras-abonnement en tienertoerkaarten van NS genieten als extra attractie 50 % reduktie op de enkele reisprijs!

Uit de tarieven blijkt dat ook fiets of bromfiets meegenomen kan worden. Uiteraard is de capaciteit voor het vervoer van fietsen en bromfietsen e. slechts beperkt.

N.B.
Buiten de vaarperiode worden de schepen door de Rederij NACO gebezigd voor verhuur van gezelschappen, bedrijven of verenigingen. Ook daarvoor blijkt er toenemende belangstelling te bestaan.

Snd 211 - 573
849.4.11.3

sterdam—IJmuiden en enkele andere lijnen (o.a. op de Zuiderzee).

Op donderdag 15 juli 1886 — ruim een jaar nadat de spoorlijn Amsterdam—Enkhuizen tot stand was gekomen en ongeveer een half jaar nadat de lijn Leeuwarden—Stavoren in gebruik was genomen, was het de grote dag dat de veerdienst Enkhuizen—Stavoren officieel in gebruik kon worden genomen. De stationschef van Enkhuizen kreeg er toen ook de functie van havenmeester bij.

Voor het *personenvervoer* bracht de rederij Bosman de raderstoomschepen Holland en Friesland in de vaart. Voor het *goederenvervoer* kwam het dubbelschroefstoomschip Enkhuizen in dienst; dit schip was in 1886 op de scheepswerf 't Hondsbosch van D. Bosman — een broer van de reder — gebouwd. Het was bestemd voor vele doeleinden: vervoer van goederen en vee, en een klein aantal passagiers (b.v. de begeleiders van het vee).

Voor de goederendienst was een speciale overeenkomst aangegaan tussen de rederij Bosman en de Staat der Nederlanden. Enkele artikelen daaruit luidden — verkort —:

— de dienst diende te worden onderhouden door ten minste een sterke en zeewaardige rader- of schroefstoomboot voor het vervoer van goederen en vee met een laadvermogen van 80 à 100 ton;
— dit goederenschip moest van ijzer of staal zijn gebouwd en de diepgang in geladen toestand mocht niet meer dan 1,98 m bedragen; het moest voorzien zijn van laadbomen en stoomlieren voor het laden en lossen en voorts: laadopeningen en -inrichtingen voor het laden van vee;
— bij de proefvaart moest de snelheid van 11 zeemijlen per uur kunnen worden bereikt;
— de overtocht moest binnen 100 minuten kunnen worden volbracht;
— dagelijks moest de reis een maal in beide richtingen worden gemaakt en het schip moest ook als reserveschip voor de passagiersdienst kunnen worden gebruikt;
— de reder was verplicht om de goederen aan boord te laden en van boord te lossen;
— met het toezicht was de RvT (Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten) belast; als uitvloeisel daarvan was door de RvT in de eerste jaren een rijksambtenaar in Enhuizen geplaatst;
— indien het aangeboden vervoer op een dag minder dan 10 ton bedroeg, dan kon die ambtenaar toestaan dat er die dag niet werd gevaren maar dat die goederen dan in ieder geval wel de volgende dag zouden worden overgebracht.

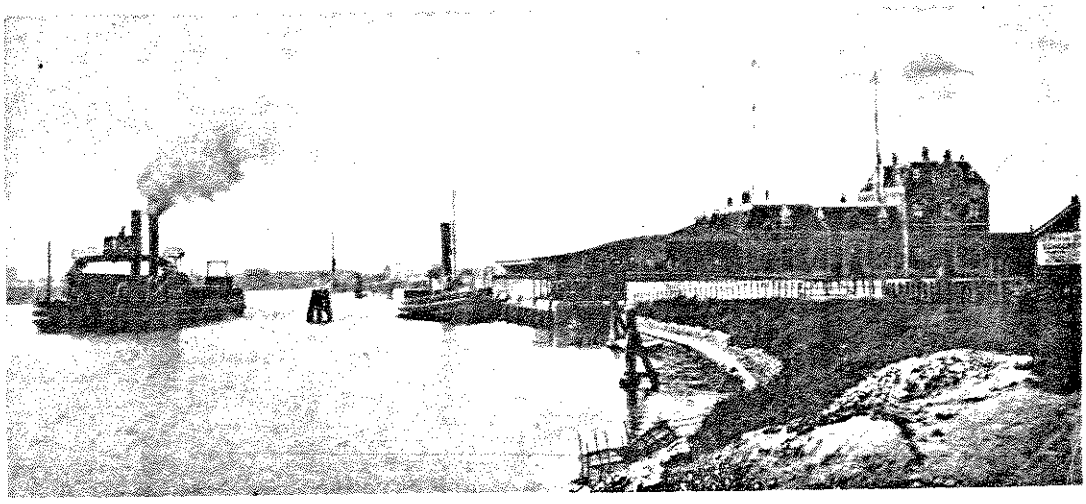
Vanwege de beperkte mogelijkheden van het stoomschip Enkhuizen, kreeg dit schip al spoedig de naam „goederenprauw". Was het maar enigszins mogelijk de goederen met de passagiersschepen te vervoeren, dan gebeurde dat en bleef de Enkhuizen in de thuishaven voor de wal liggen. De goederen die per spoor in gesloten wagons werden aangevoerd, moesten in het laadruim worden geplaatst. Als de Enkhuizen voer, vertrok dit schip om 09.00 uur uit de haven van Enkhuizen en om 14.30 uur uit Stavoren. In april 1896 moest de 10 jaar oude goederenboot voor onderhoud naar de werf 't Hondsbosch in Alkmaar. Gedurende deze onderhoudsbeurt werd de Enkhuizen vervangen door het stoomschip Stad Kampen van dezelfde rederij.

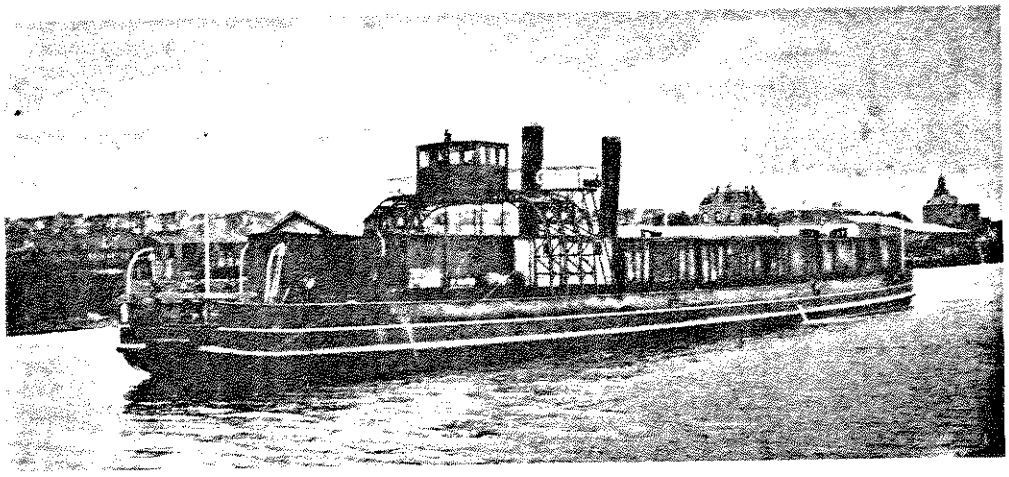
Inmiddels steeg het aantal zendingen vracht goed in enkele jaren belangrijk: van 11 163 zendingen in 1894 tot 28 548 in 1897.

In het jaar 1896 maakte de HSM van haar bevoegdheid gebruik om de veerexploitatie per 15 mei 1896 van de rederij Bosman over te nemen. De HSM nam de schepen over tegen taxatiewaarde en droeg gelijktijdig de exploitatie van de veerdienst over aan de rederij Bosman. Zodoende bleef de bediening en het onderhoud van de schepen aan de rederij Bosman toevertrouwd, waarbij de heer Bosman ook werd geassisteerd door zijn zoon mr. W. C. Bosman.

Het goederenvervoer — in uitvoering wat omslachtig — met de Enkhuizen was maar een be-

De spoorweghaven van Enkhuizen met een van de stoomponten. Op het station de antenne van de telegraafverbinding met Stavoren.
Prentbriefkaart, ca. 1905.





Een van de stoomponten in de haven van Enkhuizen; 1909.

scheiden begin van het later zo massale goederenvervoer via de veerdienst Enkhuizen—Stavoren. Ter bevordering van het goederenvervoer en het veevervoer tussen Holland en Friesland deed de HSM al in 1895 het voorstel, de Enkhuizen te vervangen door een stoompont die 6 tot 8 goederenwagens zou kunnen overvaren, want het overladen van de goederen in beide spoorweghavens voldeed weldra niet meer aan de eisen van een snel en veilig vervoer. De HSM deed dit vanwege de concurrentie tussen de grote spoorwegmaatschappijen HSM, SS en NCS, die in feite allemaal bij deze veerdienst waren betrokken. Naar het voorbeeld van de pontdiensten tussen Denemarken en Noord-Duitsland, die door de directie van de HSM en de rederij Bosman werden bezocht, werden omstreeks de eeuwwisseling dubbelschroefstoomponten voor het vervoer van goederenwagens in gebruik genomen. Dit voorstel werd door de regering aanvaard want dit zou de economische ontwikkeling van deze gebieden zeker ten goede komen. De nodige haveninrichtingen in beide spoorweghavens moest de HSM betalen. De HSM had er alle belang bij, want ingevolge de Spoorwegovereenkomst van 15 oktober 1890 was zij met de exploitatie van de lijn Stavoren—Leeuwarden belast in plaats van de SS.

Er kwamen drie stoomponten in de vaart. Allereerst de Stavoren, die voor rekening van de HSM werd gebouwd door de werf v/h Reikée & Co in Rotterdam naar het ontwerp van Ir. G. J. Bosman. De afmetingen bedroegen: lengte 66,25 m, breedte 12,20 m, holte 2,90 m, diepgang in lege toestand 1,25 m en in geladen toestand 1,65 m. De Stavoren was voorzien van twee verticale compound tweecilinderstoommachines, gebouwd door de Alblasserdamsche Machinefabriek, met een vermogen van 2 × 350 ipk. Op 27 december 1897 werd deze pont te water gelaten. Bij een proefvaart in september 1898, in de omgeving van Texel, werd een gemiddelde snelheid van 9,87 mijl per uur bereikt en de pont werd nog dezelfde maand in dienst gesteld. Tot 1907 was de heer C. Duinker gezagvoerder op dit schip, waarna hij dezelfde functie kreeg op het nieuwe raderstoomschip Minister Kraus van de dienst Terschelling—Harlingen van de rederij Bosman.

Aanvankelijk bleek dat de verladers met enige schroom van het nieuwe vervoermiddel gebruik maakten, want goederenwagens op stoomponten kende men in Nederland eigenlijk niet. Het kwam alleen voor op de Rijn bij Welle als onderdeel van de internationale spoorlijn Zevenaar—Welle—Griethausen—Kleef. Daar werden ook personenrijtuigen overgezet!

Niettemin bestelde de HSM nog een stoompont, die op 28 september 1901 bij dezelfde werf te water werd gelaten en de naam Enkhuizen kreeg. De afmetingen waren gelijk aan die van de Stavoren. Maar bij de proefvaart, ook in de omgeving van Texel bleek dat de stoommachines goed waren voor een vermogen van 2 × 400 ipk. Daardoor was de snelheid van dit schip hoger: 10,36 mijl per uur. De tocht van Hoek van Holland over de Noordzee naar Den Helder duurde — tijdens slecht weer — 8 uur.

Het dubbelschroefstoomschip Enkhuizen werd in 1901 bij deze veerdienst overbodig en het werd toen aan de heren Duinker c.s. verkocht. Het kwam toen weer in de vaart als de schelpenzuiger Troi. Na vele omzwervingen werd de ex-Enkhuizen tenslotte in 1954 gesloopt. Vele schepen van deze veerdienst hebben een lang leven gehad, want schepen bouwen kon men vroeger wel.

De HSM beschikte met de Stavoren en Enkhuizen nog niet over voldoende capaciteit. Daarom bestelde zij bij dezelfde werf een derde stoompont van gelijke afmetingen. Deze pont, die de naam Leeuwarden kreeg, werd in april 1909 in dienst gesteld.

Op het dek van deze drie ponten lagen twee sporen. De brede en platte ponten waren berekend voor het vervoer van 13 spoorwagens van 12 ton; aan bakboordzijde 7 en aan stuurboordzijde 6 wagens. Dit was voor die tijd een enorme capaciteit. Elke wagen moest op de pont worden vastgezet met koppelingen vanaf de buffers en met klauwen in de verzonken ogen van het dek. Rangeerlocomotieven werden op de ponten niet toegelaten. Teneinde de wagens op de ponten te rangeren, liet de HSM in 1899 bij Werkspoor in

13

De ondergeteekende verklaart deel te nemen voor eene Som van

in de opterigten Maatschappij tot den aanleg van den Noord-Hollandsch-Frieschen Spoorweg.

Verbinding van **Leeuwarden** langs Hoorn met Alkmaar en **Amsterdam.**

den

Zegge *f*

Men wordt verzocht inteschrijven bij sommen van *f* 250,— of *f* 1000,— of veelvouden van dien en bij de onderteekening beroep en woonplaats te vermelden.

Heeren Makelaars en Commissionairs genieten $^1/_4$ $^0/_0$ courtage over het bedrag hunner inschrijvingen.

STAATSBLAD

VAN HET

KONINGRIJK DER NEDERLANDEN.

(N°. 205.) *WET van den 10den November 1875, tot aanleg van Staatsspoorwegen.*

WIJ WILLEM III, BIJ DE GRATIE GODS, KONING DER NEDERLANDEN, PRINS VAN ORANJE-NASSAU, GROOT-HERTOG VAN LUXEMBURG, ENZ., ENZ., ENZ.

Allen, die deze zullen zien of hooren lezen, saluit! doen te weten:

Alzoo Wij in overweging genomen hebben, dat het wenschelijk is ter voorziening in de behoefte aan uitbreiding van het spoorwegnet, in verband met de bestaande en voorgenomen spoorweglijnen, den aanleg van eenige spoorwegverbindingen te verzekeren;

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

Artikel 1.

Voor rekening van den Staat worden aangelegd spoorwegen van:

1°. *Zwolle* naar *Almelo;*

2°. *Dordrecht* langs *Gorinchem* en *Tiel* naar *Elst;*

3°. *Amersfoort* langs *Rhenen* naar *Nijmegen;*

4°. *de Zaanstreek* langs *Purmerend* en *Hoorn* naar *Enkhuizen;*

5°. *Stavoren* langs *Hindeloopen* en *Sneek* naar *Leeuwarden;*

6°. *Nijmegen* naar *Venlo* langs den linker Maasoever;

7°. *Rotterdam* of *Schiedam* langs *Vlaardingen* en *Maassluis* naar den *Hoek van Holland;*

8°. *Zwaluwe* naar *'s Hertogenbosch;*

9°. *Groningen* naar *Delfzijl.*

Artikel 2.

Met den aanleg der eerste acht in het voorgaande artikel genoemde spoorwegen wordt zooveel mogelijk gelijktijdig aangevangen, onverminderd het met den noodigen spoed voltooijen van de werken, bevolen bij de wetten van 18 Augustus 1860 (*Staatsblad* n°. 45) en van 21 Mei 1873 (*Staatsblad* n°. 55).

Tot den aanleg van den onder 9°. genoemden spoorweg wordt overgegaan, wanneer de concessie, op den 30sten September 1873 aan *S. baron van Heemstra, E. J. J. Kuinders* en *D. S. A. Docen* verleend voor den aanleg van eenige buurtspoorwegen in de provincie *Groningen*, mogt komen te vervallen.

Lasten en bevelen, dat deze in het *Staatsblad* zal worden geplaatst, en dat alle Ministeriële Departementen, Autoriteiten, Collegien en Ambtenaren, wien zulks aangaat, aan de naauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven te 's Gravenhage, den 10den November 1875.

WILLEM.

De Minister van Binnenlandsche Zaken,
HEEMSKERK.

De Minister van Financien,
H. J. VAN DER HEIM.

Uitgegeven den *twaalfden* November 1875.

De Minister van Justitie,
VAN LYNDEN VAN SANDENBURG.

Wat de zuidelijke aansluiting betreft, schijnt ons *Bolsward* het geschiktste punt van uitgang, en *Stavoren* de meest geschikte haven.

Voor de keuze van *Bolsward* boven *Sneek* pleit, dat niet alleen de baan korter zal kunnen zijn (wij schatten zulks op pl. m. 4000 meter), maar ook en voornamelijk, dat het terrein van den zuidwesthoek van *Friesland* in de rigting van *Bolsward* meer bevolkt en vaster is dan in de rigting van *Sneek*, waar met veelvuldige meren en poelen rekening zoude moeten worden gehouden, en weinig digtheid van bevolking wordt gevonden.

Wat de haven van aansluiting betreft, schijnt ons voor den bloei der interprovinciale verbinding het kortst mogelijke zeetraject eene onmisbare voorwaarde. Dat kortste zeetraject is van den Gelderschen hoek in *Noordholland* tot *Stavoren* in *Friesland*.

Stavoren alzoo achten wij boven *Hindeloopen* te verkiezen.

En nu, Uwer Excellentie's vraag positief beantwoordende, geven wij als onze meening te kennen, dat het verkeer tusschen *Noordholland* en *Friesland* in het algemeen belang 't meest zal worden gebaat, wanneer gebouwd worden de wegen:

a. *Stavoren—Bolsward*,
loopende tusschen *Molkwerum* en *Hindeloopen* ten westen en *Koudum* ten oosten, tusschen *Workum* ten westen en *Nijhuizum* ten oosten, *Parrega*, *Dedgum* en *Tjerkwerd* ten westen;

b. *Harlingen—Heerenveen*,
naar het plan *Kaptijn—Gentis;*

c. *Sneek—Grouw.*

Wij veroorloven ons ten slotte Uwer Excellentie op te merken, dat, naar ons inzien, de lijn *Harlingen—Salzbergen* niet uit het oog behoort te doen verliezen de aansluiting *Ihrhove*.

's Hoofd-ingenieurs in den aanvang vermelden brief zullen wij van Uwe Excellentie terugwachten.

De Gedeputeerde Staten van Friesland,
(*get.*) VAN PANHUIJS, *Voorzitter*.
» A. VAN DER LAAN, *Griffier*.

II.

№ 2. *Leeuwarden*, den 25en Februarij 1874.

Bij Uwer Excellentie's schrijven van 23 Januarij 1874, no. 217, 11e afdeeling, verlangt Zij onze voorlichting, aangaande de rigting, die in het algemeen belang het meest is aan te bevelen voor eenen spoorweg in *Friesland*, ter bevordering van het verkeer tusschen dat gewest en *Noordholland*, in de onderstelling, dat de verbinding uitga van de haven te *Enkhuizen*. Uwe Excellentie wenscht verder onze zienswijze te vernemen over de Friesche haven van aansluiting en welke haven, die van *Stavoren* of van *Hindeloopen*, de voorkeur zoude verdienen.

De hoofd-ingenieur van den waterstaat in het 2e district, des door ons geraadpleegd, deelde ons zijne meening mede bij den hiernevens gevoegden brief van 4 Februarij 1874, no. 195/25.

Hij gaat uit van het hoofddenkbeeld, dat het kortste zeetraject is aan te bevelen.

Neemt men dit aan, dan is van *Enkhuizen* uit *Stavoren* de aangewezen Friesche haven.

De hoofd-ingenieur acht bovendien de haven van *Stavoren* boven die van *Hindeloopen* te verkiezen, dewijl men van *Stavoren* te allen tijde kan overvaren, er meer diepte wordt aangetroffen dan in de rigting naar *Hindeloopen* en de haven met het emplacement daarbij met betrekkelijk geringe kosten tot een spoorweghaven en terrein zijn in te rigten.

Te *Hindeloopen* daarentegen zoude, naar zijne meening, eene geheel nieuwe, zeer kostbare haven in zee moeten worden aangelegd.

De hoofd-ingenieur wijst verder op de voorgenomene verbetering van den binnenlandschen waterweg naar *Stavoren* en op de ruimere sluis aldaar dan te *Hindeloopen*.

Van *Stavoren* wenscht hij de lijn te doen loopen benoorden

Aan Zijne Excellentie den Minister

Molkwerum, benoorden *Koudum*, beoosten *Oudega*, tusschen *Oosthem* en *IJlst*, noordwest van *Sneek* in eene regte lijn over *Bozum* naar *Leeuwarden*.

Wanneer men nu *Enkhuizen* als uitgangspunt aanneemt, dan gelooven wij, dat 's hoofd-ingenieurs meening aangaande de aansluitingslijn algemeen zal worden gedeeld.

Beschouwt men daarentegen dat uitgangspunt als niet onherroepelijk vaststaande, dan gelooven wij niet dat 's hoofd-ingenieurs zienswijze algemeenen bijval zal vinden.

De streek tusschen *Stavoren* en *IJlst* is weinig bevolkt, laag en waterachtig.

De haven van *Stavoren* is onder sommige omstandigheden voor zeilschepen moeijelijk te genaken.

Men geeft daarom, zijn wij wel onderrigt, te *Sneek* de voorkeur aan eene lijn *Hindeloopen*, zoo nabij mogelijk *Workum*, en dan regelregt op *Sneek*.

Nadat wij Uwer Excellentie's missive, in het hoofd dezes aangehaald, ontvingen, gewerd ons een schrijven van de heeren *Kaptijn* en *Gentis*, van 5 Februarij 1874, waarbij deze ons mededeelen, dat zij op 28 Januarij 1874 van Uwe Excellentie de voorloopige concessie hebben bekomen voor eenen spoorweg *Harlingen—Salzbergen*.

Die mededeeling heeft ons tot eenige ruimere beschouwing van het spoorwegverkeer geleid, dan naar letterlijken inhoud van Uwer Excellentie's schrijven van ons werd verlangd.

Het plan *Kaptijn* en *Gentis* schijnt ons van groot belang.

Een gedeelte van hun plan is gelijk aan de vroegere plans van voorloopige commissiën onder presidium, de eerste van jhr. mr. *Vegilin van Claerbergen*, de tweede van mr. *Bieruma Oosting*.

Die lijn schijnt ons van uitstekend belang; aan haar achten wij ten zeerste gewigt.

Wij zijn niet in het bezit der gegevens, welke zouden worden vereischt om een gevoelen te hebben omtrent de finantieele krachten *Kaptijn—Gentis*.

bij Uwe Excellentie aan te dringen, dat de tijd, die aan de heeren *Kaptijn* en *Gentis* is toegestaan, niet worde verlengd, maar dat, is de gestelde termijn ten einde, zonder dat de uitvoering van het werk zij verzekerd, de Staat de zaak in handen neme en althans den weg *Harlingen—Bolsward—Sneek—Heerenveen* bouwe.

Wij nemen dan ook als vaststaande aan, dat de lijn *Harlingen—Bolsward—Sneek—Heerenveen* tot stand zal komen.

Die lijn zoude dan moeten worden verbonden ten noorden met de hoofdstad van het gewest, ten zuiden met een der zuidwestelijke zeehavens ter verzekering der gemeenschap met *Noordholland*.

Als punt van uitgang der noordelijke verbinding schijnt ons *Sneek* als van zelf aangewezen. *Sneek* toch is de belangrijkste tusschenplaats langs de lijn *Harlingen—Heerenveen*. *Sneek* wenscht met de gewestelijke hoofdstad in directe verbinding te worden gebragt.

Zoowel het comité *Wouda* als het comité *Bloem* wenschen dan ook zoodanige verbinding; het eerste door *Baarderadeel* op *Leeuwarden*, het tweede op *Grouw*, station van den staatsspoorweg *Leeuwarden—Arnhem*.

Als wij in aanmerking nemen, dat, wat het verkeer van *Sneek* naar het zuidoosten betreft, *Sneek* zal worden verbonden met *Heerenveen* via *Joure*, dan is er veel voor om de verbinding regtstreeks op *Leeuwarden* te rigten, waardoor de hoek bij *Grouw* zoude worden vermeden en in plaats van de twee zijden van den driehoek *Sneek—Grouw—Leeuwarden*, de eene zijde *Sneek—Leeuwarden* zoude worden bekomen.

Daartegen pleit echter, dat de lijn *Sneek—Grouw* pl. m. 7000 meter korter is dan de lijn *Sneek—Leeuwarden*.

Hierbij komt, dat de geprojecteerde buurtspoorweg *Groningen—Dragten—Heerenveen—Lemmer* door eene rigting naar *Grouw* grootelijks zoude worden gebaat.

De mogelijkheid zoude dan toch ontstaan, dat eene sectiespoorweg *Grouw—Dragten* werd gebouwd, hetzij op de wijze der gewone spoorwegen, hetzij door de buurtspoorwegen-onderneming.

Daardoor zoude de gedachte buurtspoorweg in gemeenschap komen met het zuidwestelijk deel der provincie *Friesland* en met

Wij kunnen zeer wel beamen dat het Comité Wouda, dat niet meer bestaat maar zich op bekende voorwaarden oploste in- en overgaf aan de vereeniging van Bankiers, ook daarom gaarne ziet, dat die nieuwe ondernemers slagen, maar evenzeer mogen wij verwachten, dat daarom het Comité Bloem — dat nog in zijn geheel zelfstandig bestaat, — zonder angstig te letten op gemaakte kosten — en alzoo zijne zaak blijft vertegenwoordigen niet zal worden voorbij gezien.

Het Comité Bloem vertrouwt integendeel, dat de algemeene sympathie voor zijn project niet te vergeefs is uitgesproken, dat zijn financiëel standpunt naar zijne wezenlijke waarde zal worden beoordeeld en dat het — indien het niet door Staatsaanleg in zijne richting vervangen wordt — op zijne adressen een gunstig besluit zal erlangen.

Daar de belangrijkheid der geprojecteerde spoorwegen in de brochure slechts zeer globaal en als het ware met een pennestreek wordt behandeld, is zeker eene vergelijking en gemotiveerde bespreking van de verschillende ontwerpen hier niet geheel overbodig.

Ten slotte daarom hiertoe overgaande zullen wij eerst eene vergelijking stellen tusschen de Noord-Hollandsche—Friesche lijnen (Comité Bloem en Wouda) en daarna de lijn Harlingen—Heerenveen bespreken, omdat deze steeds een tegenhanger der beide anderen is geweest.

Vergelijking der ontwerpen van het Comité Wouda (1864) met die van het Comité Bloem (1871).

I. OVER DE HAVENGELEGENHEDEN:

A. Noord-Holland.

1. Comité Bloem.

Medemblik. Hier bestaat een flinke, beproefde haven; de beste aan de Hollandsche kust, die met betrekkelijk weinig kosten is in te richten voor de spoorbooten, terwijl de bestaande diepte in zee in overeenstemming is met de bevaarbaarheid der Zuiderzee;

Open brief aan de leden van de Eerste Kamer der St. Gen. Comité Bloem 4 maart 1874

(16)

2. Comité Wouda.

De Ven bij Enkhuizen: Hier bestaat geene haven en moet dus een nieuwe gesticht worden, die stichting zal in vergelijking met de verbetering van die te Medemblik zeer kostbaar zijn, en in het midden gelaten de uitkomst in haar gebruik, zoo wordt toch de onderneming met de meerdere kosten, die zeker eenige tonnen gouds zullen bedragen, nutteloos bezwaard, zoo er namelijk in het belang der zaak geene overwegende redenen voor bestaan.

NB. Met »in overeenstemming met de bevaarbaarheid der Zuiderzee" wordt dit bedoeld: de Zuiderzee kan met den waterstand van gewoon volzee of hoogwater niet geregeld bevaren worden door schepen, die meer diepgang hebben dan plus minus 4 meter, en waar al meerdere diepte wordt aangetroffen, — zooals bij de Ven, — is deze dus overtollig, en gewoonlijk het bewijs eener ongeregelde, door droogten veroorzaakte strooming, die het aanleggen van werken veel kostbaarder maakt en de vaart bemoeilijkt.

B. Friesland.

Comité Bloem.

1. Hindeloopen: Hier bestaat eene gelegenheid die geheel aan het doel kan beantwoorden; *a.* omdat zij met het oog op Friesland op het voordeeligst punt gelegen is; *b.* omdat de diepte in zee sedert onheugelijke tijden altijd dezelfde is gebleven, daar juist in overeenstemming is met de bevaarbaarheid der Zuiderzee en *c.* omdat ook juist daardoor de havenstichting niet overtollig kostbaar wordt.

NB. Dat dit punt geschiktheid aanbiedt bewijst: *a.* het met gewenscht gevolg aanleggen der Zuiderzee-stoombooten, varende tusschen Harlingen en Amsterdam, en zulks niettegenstaande deze naar Hindeloopen tot koersverandering verplicht zijn, terwijl ze Stavoren dicht moeten naderen; *b.* de herhaalde aandrang bij de Hooge Regeering door de vereeniging »Schuttevaer" om daar een vluchthaven te stichten voor de algemeene schipperij en *c.* de verklaring na gedaan locaal onderzoek van den ingenieur Linse, die thans nog lid van het Comité Wouda is.

Comité Wouda.

2. Stavoren. Hier bestaat een haven die bij den waterstand van gewoon volzee slechts 18 decimeter diep is, die gedurig verzand en noch ruimte noch eenige geschiktheid voor de spoorbooten heeft.

De spoorhaven moet dus hier, evenals te Hindeloopen gesticht worden en zal, zoo niet meer, in elk geval evenveel moeten kosten als deze. Door de provincie zijn van tijd tot tijd zeer belangrijke sommen, doch vruchteloos, besteed om deze haven te verbeteren en doelmatig te maken; vruchteloos omdat die haven bij harde zeewinden door de scheepvaart ter oorzake eener geweldige strooming nog nimmer wordt aangedaan dan alleen in gevallen van volstrekte noodzakelijkheid, en dan altijd met werkelijk gevaar, waarvoor menig bewijs kan worden bijgebracht.

Met het oog op kostenbedrag, zekere uitkomst en algemeene strekking in het belang der scheepvaart, verdient dus de haven-gelegenheid te Hindeloopen de voorkeur boven die van Stavoren.

II. OVER DE VAARWATERS.

A. Comité Bloem.

Medemblik-Hindeloopen.

Dit vaarwater is buiten den trechter der Zuiderzee gelegen, vormt een geheele rechte lijn — zooals ook terecht op de kaart van het Comité Wouda zelve wordt aangeduid — heeft eene geregelde diepte, wordt door geene banken belemmerd, daarin heeft ten gevolge van een en ander een gematigde en geregelde strooming plaats en de overtocht belooft dus zeker en gemakkelijk te zijn.

Het ijs is voor de onderneming, bij strenge winters, nog al een punt van eenig bezwaar, doch hierin heeft dit vaarwater ook zeker vooruit bij dat van Stavoren naar de Ven. — Hindeloopen en Medemblik toch vormen beide als het ware een uitstekende punt in zee; Medemblik heeft naar de Ven en de Wieringer kant ruimte, waar het ijs zich kan vastzetten en ophoopen zonder Medemblik in te sluiten en Hindeloopen wordt op dezelfde wijze gevrijwaard door de inhammen van Molkwerum en Workum. De ondervinding heeft dan ook bewezen, dat het ijs zich in dit vaarwater nimmer vastzet, omdat er geene banken aanwezig zijn, die zulks alleen kunnen veroorzaken, en de stoomvaart zal hier dus dan alleen kortstondig gestremd zijn, wanneer bij buitengewoon strenge winters de geheele Zuiderzee met ijs bedekt is, wat echter maar uiterst zelden plaats heeft.

B. Comité Wouda.

Stavoren naar de Ven;

De afstand tusschen Stavoren en de Ven is zeker de kortste tusschen Friesland en Noord-Holland, doch omdat het tusschen deze beide punten zich bevindende nauwste gedeelte der Zuiderzee aan beide kanten wijd uitloopt, vormt het een dubbele trechter; in dien trechter worden

verschillende banken aangetroffen, onder anderen het zoogenaamde Kerkhof, het Vrouwenzand, Dwars in den weg en de Kreupel, die zeker een groot gedeelte van dit vaarwater innemen; bij ieder getij moet het water door den trechter zijn weg heen en terug nemen, en al sprak de ondervinding het niet luide uit, het gezond oordeel zal hier de zekere gevolgtrekking maken, dat in die nauwte altijd een vliegende stroom plaats heeft, die door de aanwezige banken nog bovendien zeer ongeregeld wordt gemaakt, en het is daardoor ook een algemeen bekende daadzaak, dat in die nauwte altijd het holste water der Zuiderzee wordt aangetroffen.

Voor stoombooten die dagelijks 2, 3 à 4maal heen en terug deze vaart moeten volbrengen, is deze toestand dus niet zeer aan te bevelen, te meer nog daar het vaarwater niet geregeld in een rechte lijn bevaren kan worden, dat vooral bij mistig weder en donkerheid de overtocht minder zeker maakt.

En dat dit laatste inderdaad zoo is, bewijst ook de waterlijn door het Comité Wouda zelve op hunne zeekaart aangegeven.

Ook ten opzichte van het ijs is het aangevoerde van toepassing, want het zal zeker door niemand worden betwist dat in dit vaarwater, als het nauwste der Zuiderzee, het meeste drijfijs wordt aangetroffen, dat met eb en vloed heen en weder drijft en zich op de aanwezige banken — bij vorst heeft men gewoonlijk een lage waterstand — spoedig vast zet.

Meermalen is het bij strenge winters dan ook gebleken, dat het ijs zich het spoedigst vast zet van af den zuidhoek bij Hindeloopen in de bocht van Molkwerum, zoo voorbij Stavoren, dan over het Vrouwenzand, tot den vuurtoren de Ven en bekend is het ook, dat men wel van Stavoren of Laaxum over ijs naar Enkhuizen is gegaan, doch dat men er nimmer aan gedacht heeft noch kunnen denken, die reis van Hindeloopen naar Medemblik te ondernemen.

Is het vaarwater tusschen Stavoren en de Ven dus al iets korter, dat tusschen Hindeloopen en Medemblik is daarentegen meer zeker, gemakkelijk en veilig.

III. LAND-TRAJECT.

Richting 1.

A. Noord-Holland.

Comité Bloem.

Hoofdlijn: Amsterdam, Purmerend, Hoorn, Medemblik. Zijtak: Hoorn, Enkhuizen.

B. Noord-Holland.

Comité Wouda.

Hoofdlijn: Zaandam, Purmerend, Hoorn, de Ven. Zijtak: Hoorn, Alkmaar.

A. Deze richting verwijdert zich vooral van Hoorn tot Medemblik meer dan B van de zee, omvat daardoor meer het midden der provincie gelegen tusschen de zee en het staatspoor, brengt dus beide kanten voordeeliger aan den spoorweg en doorloopt eindelijk van af Amsterdam geheel N.-Holland terwijl hij zich aansluit aan de hoofdstad des Rijks.

B. Deze richting sluit zich niet aan de hoofdstad des Rijks, houdt zooveel mogelijk de zeekust en hierdoor blijft het hart van Noord-Holland meer van den spoorweg verwijderd; hierdoor zijn de belangen der provincie voorbij gezien en blijft het gedeelte tusschen Hoorn—Enkhuizen—Medemblik en de Niedorpen bijna geheel geisoleerd.

Met het oog op het doorloopend verkeer sloot men primitief aan te Amsterdam, maar nu is Zaandam genomen en heeft men dus ook dat voordeel laten varen.

A. De zijtak Hoorn—Enkhuizen brengt de laatste aan den spoorweg, doorloopt de rijke Streek en geeft met Medemblik twee spoorwegverbindingen aan zee.

B. De zijtak Hoorn—Alkmaar is een min productieve lijn omdat ze hoofdzakelijk ten doel heeft de communicatie tusschen die beide steden.

Hoorn kan er Nieuwediep wel spoediger door bereiken maar het voordeel lost zich later bijna geheel op in de doorgraving van Holland op zijn Smalst; ze is er alleen bijgevoegd ter wille van Alkmaar; want zij brengt deze en Hoorn, niets nader aan Amsterdam, Haarlem, Leiden, 's Gravenhage, enz.

Jhr. Opperdoes Alewijn, vroeger lid van het comité Wouda zegt in zijne brochure: »Indijking enz. van een gedeelte der Zuiderzee", omtrent deze lijn, dat deze eene lengte van 4 uren beslaande, over kostbaar te onteigenen kleigronden zou moeten loopen en door geene volkrijke landstreek gaande bij de weinig beduidende onderlinge betrekkingen tusschen Hoorn en Alkmaar, geen de minste levensvatbaarheid kan bezitten, hij weet zeer goed waaraan het doel van dat drijven moet worden toegeschreven, doch kan en mag hieraan kiesheidshalve nog geene openbaarheid geven.

A. Medemblik is blijkbaar geheel gelegen voor een latere verbinding met bijv. Hugowaard, en kan dan den kortsten weg aanbieden over Alkmaar en Haarlem naar Leiden, 's Gravenhage, Schiedam, Rotterdam, enz.

B. Deze richting is klaarblijkelijk in Noord-Holland voor elke latere en tevens doeltreffende uitbreiding onvatbaar tenzij Hoorn Medemblik opzoekt, maar dan is de Ven, een overtollig werk geweest.

RICHTINGEN 2.

A. Friesland, comité Bloem. Richting: Hindeloopen, Workum, Bolsward, Sneek, Grouw.

B. Comité Wouda. Richting: Stavoren, IJlst, Sneek—Leeuwarden.

A. De geheele weg loopt over vasten en stevigen grond, en waarborgt alzoo de soliditeit der baan niet alleen, maar maakt tevens den aanleg het minst kostbaar.

B. Deze ontmoet tusschen Stavoren en Sneek p. m. 16 kilometer (16000 M.) onvaste veenlanden, waardoor het werk minder soliede en meer kostbaar wordt.

A. Hindeloopen is voor het zuidwestelijk deel der provincie het gunstigst gelegen omdat het het middelpunt daarvan uitmaakt; door Workum, Bolsward, Sneek (en Leeuwarden door de verbinding met Grouw) neemt de lijn de voornaamste markten in zich op; van Hindeloopen tot Grouw, is ze overal omringd van welvarende, volkrijke dorpen en landerijen van hooge waarde, en het aansluitingspunt Grouw is juist het midden van de provincie.

B. Deze baan loopt van Koudum tot IJlst p. m. 17000 M. bija geheel langs de meren, mist daar elke welvarende en volkrijke verbinding en laat Workum, Bolsward en de zeer welvarende gemeente Wonseradeel buiten den spoorweg.

Even als in N.-Holland zijn dus ook hier de belangen der provincie zelve niet genoeg in acht genomen.

De heer Linse zegt in zijne brochure wel, dat het Comité Bloem het productieve Gaasterland te zeer uit het oog verloor, maar wij antwoorden daarop dat zelfs het zandige, boschrijke, weinig bevolkte Gaasterland, even spoedig te Hindeloopen als te Stavoren kan komen.

A. Door het bestaande staatsspoor, stelt deze richting zich te Grouw in verbinding links met Leeuwarden en Groningen en spoedig zeker ook met Noord-Duitschland, rechts met Heerenveen, Meppel, Zwolle, Drente, Overijsel, Gelderland; en dus ook met de belangrijke fabriekplaatsen in Twente en met Midden-Duitschland.

NB. Op dit punt kan zij door de aansluiting Grouw concurreeren met Harlingen, want de afstand Harlingen—Leeuwarden—Grouw, staat gelijk met Hindeloopen—Sneek—Grouw.

B. Door directe aansluiting op Leeuwarden, wordt met deze richting zeer weinig gewonnen, en gaat daarentegen voor den Noord-Hollandsch-Frieschen spoorweg de belangrijke verbinding met Twente en Midden-Duitschland verloren, namelijk de productieve verbinding, omdat Harlingen dan ruim 20,000 M. voor heeft.

A. De aansluiting Grouw stelt zich beschikbaar voor eene latere doortrekking vandaar over Drachten naar Groningen, en daardoor ligt de kortste verbinding met Noord-Duitschland in het verschiet.

B. De aansluiting Leeuwarden is voor geen verdere uitbreiding vatbaar, omdat ze het eindpunt heeft bereikt.

A. Wanneer de wenschelijkheid blijkt, kan de ombuiging over Bolsward aanleiding geven tot een lateren zijtak vandaar naar Harlingen; hierdoor zou de haven-verbetering van die stad eene hoogere waarde erlangen, en verkreeg de handelsbeweging langs de Noord-Hollandsch-Friesche lijn naar Engeland over Sneek en Bolsward twee wegen, Hindeloopen en Harlingen beide.

B. Deze lijn kan geen verbinding Bolsward—Harlingen in het leven roepen, omdat ze zich te ver van Bolsward verwijderd en door de aansluiting Leeuwarden den aanvoer van en naar Twente en Midden-Duitschland mist.

IV. LENGTE.

De hoofdspoorweglijn van het Comité Wouda: Zaandam—Purmerende—Hoorn—De Ven—Stavoren—IJlst—Sneek—Leeuwarden is.....	99.000 M.
De zijtak van hetzelfde Comité: Hoorn—Alkmaar is.....	21.000 »
Samen.....	120.000 M.

De hoofdspoorweglijn van het Comité Bloem: Amsterdam—Purmerende—Hoorn—Medemblik—Hindeloopen—Workum-Bolsward-Sneek—Grouw is.....	88.000 M.	
De zijtak van hetzelfde Comité: Hoorn—Enkhuizen is.....	16.000 »	
Samen.....		104.000 »
Het project Wouda is dus langer dan dat van Bloem en bijgevolg evenveel kostbaarder.....		16.000 M.

BESPREKING DER LIJN HARLINGEN—HEERENVEEN.

Deze baan loopt van Harlingen over Bolsward, Sneek en Joure naar Heerenveen en is enkel belangrijk voor het onderling verkeer dier plaatsen.

Het gedeelte Harlingen—Bolsward—Sneek is zeer productief, maar dat van Sneek naar Heerenveen zeer weinig, terwijl de grond daar over het geheel waterig en moerassig is en een aantal wijde vaarten den aanleg zeer kostbaar maken.

De plaatsen Bolsward en Sneek worden ook door den Noord-Hollandsch Frieschen spoorweg aangedaan, dus, in dit opzicht is Harlingen—Heerenveen niet noodig.

De Joure komt waarschijnlijk aan den locaalspoorweg Lemmer—Groningen, en zal dus aan dezen weg ook geen behoefte hebben. Als hoofdlijn is de lijn Harlingen—Heerenveen slechts een kwartier uurs stoomens korter dan de bestaande staatsspoorweg Harlingen—Leeuwarden—Heerenveen en heeft dus als zoodanig geene beteekenis.

Wanneer Friesland enkel een lijn Harlingen—Heerenveen verkreeg, dan werd er dus zeer weinig gewonnen, de zuidwestelijke helft van de provincie bleef geïsoleerd, niet alleen op zich zelf, maar ook Leeuwarden, Sneek en Bolsward in betrekking tot dat gedeelte.

Leeuwarden
—
Stavoren

17

SPOORWEG

Stavoren-Leeuwarden.

BEKENDMAKING.

De BURGEMEESTER der gemeente STAVOREN maakt bekend:

1. dat, ter voldoening aan art. 10 der Wet van 28 Augustus 1851 (*Staatsblad* no. 125), eene Commissie uit Gedeputeerde Staten der provincie Friesland, bijgestaan door den daartoe door het Algemeen Bestuur aangewezen Ingenieur en het Hoofd van het Bestuur der Gemeente, in het Gemeentehuis aldaar zitting zal houden den 5 December 1879, des namiddags 1 uur, ten einde de bezwaren van belanghebbenden aan te hooren tegen het Plan van Aanleg van den Spoorweg van Stavoren naar Leeuwarden, en noodigt belanghebbenden uit om hunne bezwaren, ter plaatse en ure vermeld, mondeling of schriftelijk aan genoemde Commissie mede te deelen;

2. dat de stukken, bedoeld bij de eerste alinea van art. 12 en ter voldoening aan de tweede alinea van dat artikel van voornoemde Wet, ter inzage van een ieder worden nedergelegd, van 13 November 1879 tot dat de Commissie hare werkzaamheden binnen de Gemeente heeft volbragt;

3. dat het uitgewerkt Plan van het geheele werk, bedoeld in de laatste alinea van art. 12 van meergenoemde Wet, voor een ieder ter inzage zal liggen op de Griffie der provincie Friesland.

Stavoren, den 12 November 1879.

De Burgemeester voornoemd,
A. ALBERTS.

n.b. De stukken waar in de diverse jaarverslagen als volgt naar verwezen wordt: "Brief nr. (ook wel stuk met een letter) afdeling Waterstaat B", bevinden zich in het archief van het ministerie van Waterstaat. Dit archief berust tot het jaar 1945 in het Algemeen Rijksarchief in den Haag (Prins Willem-Alexanderhof 20).
Wil men een kopie van zo'n stuk, dan zal het opnemen van de verwijzing uit het betreffende jaarverslag voor de medewerkers van het Algemeen Rijksarchief wellicht voldoende zijn om de kopie (40 cent per stuk) te kunnen verstrekken.

Aanlag 2e Half jaar 1876

Volgens bestek 646 werden deze grondboringen op 30 November aanbesteed en door C. Hoogendoorn Kz. te Giessendam voor 1280 gulden aangenomen.

Op 12 December werd met de boringen een begin gemaakt.

Lijn Amersfoort-Nijmegen.

De rigting is verder uitgebakend van Rhenen tot de aansluiting van den spoorweg Arnhem-Nijmegen. Ook voor dit gedeelte is de as ten opzigte der kadastrale scheidingen ingemeten en zijn de piketten en de bogtpalen gesteld.

Kopijen der kadastrale kaarten worden gemaakt.

De bescheiden betreffende de grondslagen voor het ontwerp der brug over den Rijn bij Rhenen, zijn ter inzending gereed.

Voor de aansluiting aan den Centraalspoorweg en aan den Oosterspoorweg bij Amersfoort zijn verschillende ontwerpen gemaakt.

Lijn Zaanstreek-Enkhuizen.

Het uitbakenen en waterpassen in de rigting van de lijn heeft plaats gehad tot nabij Enkhuizen; zoodra omtrent het eindpunt eene beslissing is genomen, kan dit werk worden volooid.

Met het opmeten en het in teekening brengen van het terrein is aangevangen.

Lijn Stavoren-Leeuwarden.

Nadat de in het vorig verslag bedoelde aanbevolen rigting was goedgekeurd, werd met de uitbakening begonnen.

Die uitbakening, alsmede het daarop volgende uitzetten der bogen, werd ten einde gebragt.

Met het slaan der piketten is men gevorderd tot Bozum, en met het doen der waterpassing en peilingen tot Sneek.

Met het teekenen van het lengteprofil is een aanvang gemaakt.

De kadastrale grondplans voor de op te maken onteigeningsbescheiden zijn in bewerking.

De lijn wordt op die plans aangemeten.

De opmetingen en peilingen van de haven te Stavoren werden voltooid en van een en ander eene kaart zamengesteld op de schaal van 1 à 2000.

Nog werd het maken van eene kaart op de schaal van 1 à 1000 naar de kadastrale plans van een gedeelte terrein van den spoorweg tusschen Stavoren en Leeuwarden onderhanden genomen en nagenoeg voltooid.

Lijn Nijmegen-Venlo.

De aanvankelijk vastgestelde rigting heeft eene kleine wijziging ondergaan tusschen de gemeenten Vierlingsbeek en Meerlo, zoodat de spoorweg het dorp Venray meer zal naderen.

De uitbakening en waterpassing zijn over de geheele uitgestrektheid der lijn afgeloopen.

Kopijen der kadastrale kaarten worden vervaardigd.

Met het opmeten der perceelen is in de provincie Noordbrabant een aanvang gemaakt.

De bescheiden ter vaststelling der grondslagen voor het ontwerp der brug over de Maas zijn in behandeling bij den waterstaat.

Aanlegt 2e Halfjaar 1876

van 15 Maart, n°. 41, afdeeling XI, is de algemeene rigting tusschen den overgang van den Rijn bij Rhenen en Amersfoort vastgesteld, met uitzondering van het gedeelte bij Amersfoort, waaromtrent een nader onderzoek is gelast.

De uitbakening van de rigting van Rhenen tot bij Amersfoort is geschied en ten opzigte der kadastrale scheidingen ingemeten.

De boogpalen en piketten zijn gesteld van Rhenen tot bij Amersfoort.

Met het waterpassen van het uitgebakende gedeelte der rigting is een begin gemaakt.

Met de commissie voor een kanaal door de Geldersche vallei is overlegd omtrent eene gemeenschappelijke rigting van den spoorweg en het kanaal.

Nota's en teekeningen betreffende de grondslagen voor het ontwerp van de overbrugging van den Rijn bij Rhenen zijn gezonden aan den hoofdingenieur voor de dienst der rivieren.

Lijn Zaanstreek-Enkhuizen.

Het voorloopig onderzoek naar de rigting, voor deze lijn aan te nemen, is nagenoeg afgeloopen. Met het uitbakenen, waterpassen, enz. zal worden aangevangen.

Lijn Stavoren-Leeuwarden.

Voor de lijn Stavoren-Hindeloopen-Sneek-Leeuwarden werden twee rigtingen op het terrein onderzocht en een voorstel gedaan omtrent de lijn die het meeste aanbeveling schijnt te verdienen.

Met het opmeten en in kaart brengen van de haven te Stavoren is een begin gemaakt.

Lijn Rotterdam-Hoek van Holland.

De werkzaamheden hebben zich tot een voorloopig onderzoek der te volgen rigting bepaald.

Lijn Nijmegen-Venlo.

Den 18den Januarij is een begin gemaakt met de verkenning van het terrein tusschen den linker Maasoever en de grens der provincie Limburg, in de geprojecteerde rigting van dit gedeelte der lijn, welke verkenning in het begin van Februarij ten einde liep. Het terrein tusschen den regter Maasoever en de aansluiting met den spoorweg Nijmegen-Kleef werd tevens opgenomen en daarvan eene hoogtekaart zamengesteld.

Den 29sten Maart zijn de kaarten en bescheiden met eene nota van toelichting voor eene algemeene rigting van den spoorweg Nijmegen-Venlo ingezonden.

Bij aanschrijving van 23 Junij, n°. 66, afd. XI, is de last verstrekt tot het opmaken der onteigeningstukken volgens de voorgestelde rigting.

De nota's en teekeningen ter vaststelling der grondslagen voor het ontwerp der overbrugging van de Maas tusschen Mook en Heumen zijn gereed en aan den hoofdingenieur voor de dienst der rivieren gezonden.

Daartoe zijn op het einde van Maart en in het begin van April peilingen gedaan in de kilometerraaijen CLXII—CLXIII en in de as der overbrugging tot aan de hoogwaterscheidingen en zijn de dwarsprofillen genomen op 250 M., 500 M, 750 M. en 1000 M. boven en beneden de spoorwegas, tot aan de lijnen van middelbaar water.

Een triangulatienet is gelegd over genoemd riviervak, aansluitende aan de torens van Heumen, Mook en Cuyk. De opnemingen van dat riviervak en de inmetingen van de weder-

Aanleg 1e Half jaar 1877

De bescheiden betreffende de grondslagen voor het ontwerp der brug over den Rijn bij Rhenen, in overleg met den hoofdingenieur voor het beheer der rivieren opgemaakt, zijn ter goedkeuring ingezonden.

Lijn Zaanstreek-Enkhuizen.

De opmeting van het terrein heeft plaats gehad van het beginpunt bij Zaandam tot in de gemeente Hoog-Carspel; de verdere opmeting tot Enkhuizen wordt geregeld voortgezet.

Het in teekening brengen van het opgemeten gedeelte is gevorderd tot de gemeente Oosterblokker.

De kadastrale grondplans zijn voor het grootste gedeelte geleverd.

Het gereed maken van de onteigeningsbescheiden van Zaandam tot Hoorn, voor de 1ste ter-visie-legging, is onderhanden en wordt zooveel doenlijk bespoedigd.

Het ontwerp-lengteprofil is in hoofdzaak gereed.

Op onderlinge afstanden van ± 1 K.M. worden weinig diepgaande boringen gedaan, tot onderzoek van het terrein met het oog op de wijze van aanleg der baan.

Grondboringen tot grooter diepte, ter plaatse waar kunstwerken moeten gemaakt worden, zijn onderhanden.

Tusschen de gemeenten Oostzaan en Oosthuizen wordt onderzocht eene gewijzigde rigting, tot meerdere benadering van de gemeente Edam.

Lijn Stavoren-Leeuwarden.

Het slaan der piketten kwam gereed en de waterpassing werd voltooid.

Voor zooveel de kennis daarvan noodig werd geacht, werden op het terrein de bruggen over de door den spoorweg gesneden vaarten enz. en de duikers en buizen in de vele polders opgenomen en werd tevens alles nagegaan wat op de afwatering dier polders betrekking heeft.

Met het oog op de aanwezigheid van veen werden verscheidene boringen tot op eene diepte van 4 M. onder het maaiveld gedaan.

De meeste dier boringen geschiedden tusschen Stavoren en Sneek, terwijl tusschen laatstgenoemde plaats en Leeuwarden met enkele boringen kon worden volstaan.

De servituten en uitwegen der langs den spoorweg gelegen landen werden over de geheele lengte opgenomen en in teekening gebragt.

Het lengteprofil, met het teekenen waarvan volgens het vorige verslag was begonnen, werd voltooid.

Nadat het met de daarop ontworpen spoorbaan was goedgekeurd, werd tot het vervaardigen der lengteprofillen voor de ter-visie-legging overgegaan.

De voorloopige grondberekening werd gedaan en de daaruit gevonden breedte op de minuutplans aangegeven.

De plaats der parallel- en overwegen, zoomede de afmetingen der verschillende duikers en buizen onder of naast den spoorweg, werden bepaald.

Verder werden nog de voor de ter-visie-legging bestemde kadastrale plans geteekend en de aangemeten as daarop aangegeven.

De opmeting van het terrein, ter vervaardiging van de kaarten op de schaal van 1 à 1000, vorderde over eene lengte van 17.5 K.M.

Die opmeting geschiedt over eene breedte van 200 M., met uitzondering van eene lengte van 1400 M. van het beginpunt af, alwaar zij over 400 M. plaats had.

Lijn Nijmegen-Venlo.

In verband met de uitkomsten van waarnemingen omtrent het vermogen der rivier de Maas, welke ten vorigen jare door 's Rijks waterstaat zijn verrigt, zijn nader dwarsprofillen

Aanlag 2e Halfjaar 1877

5°. een station te Rhenen in den Laarschen berg beoosten Rhenen, met toegang van den straatweg van Utrecht naar Arnhem;

6°. een station te Kesteren bij de aansluiting van de lijn Dordrecht-Elst, ten westen van de linie Spees-Ochten, met toegang van den Enschen weg, genaamd de Steeg en van de Pottersche straat;

7°. eene halte aan den Boelham in de gemeente Hemmen, bezuiden de Hemmingsche straat, beoosten het Hessepad en het Hemmensche veld, met toegang van de Hemmensche straat;

8°. eene halte te Valburg ten noorden van het dorp Valburg in het Valburgsche weiland, met toegang van de Valburgsche straat;

9°. eene halte te Ressen in de gemeente Bemmel, bij de aansluiting van den ontworpen spoorweg aan den Staatsspoorweg Arnhem-Nijmegen, ten westen van het dorp Ressen, met toegang van een bestaanden weg, genaamd de Laan;

bescheiden betreffende het ontwerp der brug over den Rijn bij Rhenen en bestemd voor de behandeling van het algemeen ontwerp door de centrale Rijnvaartcommissie zijn ingekomen.

Voor den onderbouw der brug over den Rijn bij Rhenen is een ontwerp onderhanden.

Met de berekening der grondwerken voor den aanleg der lijn is voortgegaan.

Lijn Zaanstreek-Enkhuizen.

Het onderzoek eener gewijzigde rigting tusschen de gemeenten Oostzaan en Oosthuizen, tot meerdere benadering van de gemeente Edam werd voortgezet.

Omstreeks half Augustus was dit onderzoek, alsmede het uitbakenen en waterpassen van het gewijzigde gedeelte afgeloopen.

Een groot deel der reeds gereed gemaakte onteigeningsbescheiden kwam te vervallen en moesten nieuwe opmetingen gedaan, en nieuwe teekeningen gemaakt worden.

Een en ander is thans zoover gereed, dat de inzending der onteigeningsbescheiden voor de 1ste ter visieligging van het gedeelte Zaandam-Hoorn, weldra kan worden te gemoet gezien.

Weinig diepgaande boringen tot onderzoek van het terrein en de gewijzigde rigting werden verrigt.

Grondboringen tot grooter diepte, ter plaatse der te maken kunstwerken in het gedeelte Zaandam-Hoorn zijn, met uitzondering voor die in de gewijzigde rigting, nagenoeg afgeloopen.

De opmeting van het terrein en het in teekening brengen van het opgemeten gedeelte is thans gevorderd tot in de gemeente Bovenkarspel, op ongeveer 200 M. vóór de scheiding met de gemeente Enkhuizen.

De kadastrale bladen van de geheele lijn tot aan de stadsgracht van de gemeente Enkhuizen, zijn geleverd.

Lijn Stavoren-Leeuwarden.

De onteigeningsbescheiden voor dezen spoorweg kwamen in het begin van September gereed en werden in de maand October voor de eerste maal ter visie gelegd.

Het daarop betrekkelijke wetsontwerp werd vervolgens aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal aangeboden.

De grondberekeningen voor den spoorweg, de stations, de omgelegde wegen en vaarten kwamen voor een groot deel gereed.

Aanleg 2e half jaar 1877

Met het brengen der onteigeningsbreedte op de opgemeten grondkaarten werd een beg gemaakt.

Een voorloopig plan voor de havenuitbreiding en het station te Stavoren werd in ontwe gebragt, even als de plans voor verschillende stations.

Met het opmaken van de ontwerpen der kunstwerken tusschen Sneek en Leeuwarden men bezig.

De opmeting van het terrein, die volgens het vorig verslag was aangevangen, werd gehe voltooid en over eene lengte van omstreeks 36 K.M. in teekening gebragt op de schaal van 1 à 10

Nog werd, met het oog op de noodzakelijke uitbreiding van het station Leeuwarden, een g deelte terrein nabij genoemde plaats opgemeten en in kaart gebragt op de voornoemde scha

Eindelijk werden nog eenige waarnemingen omtrent de rigting en de snelheid van d stroom vóór de haven te Stavoren gedaan en de resultaten daarvan opgeteekend.

Lijn Rotterdam-Hoek van Holland.

Gedeelte Schiedam-Maassluis.

De uitbakening en waterpassing heeft plaats gehad; de grondplans, lengte- en dwarsprofille en verdere bescheiden zijn onderhanden.

Lijn Nijmegen-Venlo.

Het in kaart brengen van het opgemeten terrein op de schaal 1 à 1000 is voor de gehee lijn afgeloopen.

De grondberekeningen en de verdere ontwerpen voor den aanleg der lijn zijn onderhande

Voor den onderbouw der brug over de Maas bij Heumen is een ontwerp met bestek en bijna gereed.

Lijn Zwaluwe-'s Hertogenbosch.

Nadat ook voor de tweede in aanmerking komende rigting, gaande over den Baardwijksche Overlaat, de opnemingen waren voltooid, zijn voor deze rigting de onteigeningsbescheide opgemaakt, ingezonden en thans in onderzoek.

Het opmeten en kaarteren van het terrein, in verband met de onteigening is onderhande en reeds voor een groot deel afgeloopen.

Voorloopige plans tot uitbreiding der aansluitingsstations Zwaluwe en 's Hertogenbosch zoomede ontwerpgrondslagen tot overbrugging van de Donge en den Baardwijkschen overlaa en tot overgang van het Bossche veld, werden opgemaakt en onderzocht.

Een adres van Gedeputeerde Staten der provincie Noordbrabant aan Z. M. den Koning, te zake van een kanaal tot afvoer van zomerwater der lage landerijen om 's Hertogenbosch, i in onderzoek.

Lijn Groningen-Delfzijl.

Nadat de concessie tot het aanleggen van buurtspoorwegen in Groningen, verleend aa S. baron van Heemstra, E. J. J. Kuinders en D. S. Docen, bij beschikking van 11 Octobe 1877, lit. V, 11de afdeeling, vervallen was verklaard en alzoo de sub 9 van art. 1 der we van 10 November 1875 (*Staatsblad* n°. 205) genoemde spoorweg van Groningen naar Delfzij op kosten van den Staat moet worden uitgevoerd, werd na onderzoek een voorstel omtrent de aan dien spoorweg te geven rigting gedaan.

Aanleg in het jaar 1878

werken in het gewijzigd gedeelte Purmerend en Oosthuizen en grondberekeningen voor den aanleg der aardebaan gedaan.

Gedeelte Hoorn-Enkhuizen.

In afwachting van eene te nemen beslissing omtrent de keuze van het eindpunt dezer lijn, Enkhuizen of de Ven, werd aan dit gedeelte niet anders gedaan dan het in teekening brengen van het laatst opgemeten gedeelte tot de stadsgracht te Enkhuizen.

Lijn Stavoren-Leeuwarden.

De plans op de schaal 1:1000, bestemd om daarop de onteigeningsbreedte aan te wijzen en de aan te koopen oppervlakte te berekenen, kwamen gereed.

Voor de kunstwerken tusschen Stavoren en Leeuwarden en van de stationsemplacementen werden voorloopige ontwerpen opgemaakt.

Met het verzamelen van gegevens voor de op te maken bestekken werd een begin gemaakt.

Na aanneming eener motie door de Tweede Kamer der Staten-Generaal, waarbij de wenschelijkheid wordt uitgesproken, de lijn Stavoren-Leeuwarden, in stede van langs IJlst, met eene noordelijke ombuiging langs Bolsward te doen loopen, werden onmiddellijk maatregelen getroffen, om zoo spoedig mogelijk ook voor die gewijzigde rigting de onteigeningsbescheiden op te maken.

De stukken kwamen omstreeks de helft van de maand Augustus gereed, en werden in de gemeenten, waardoor de gewijzigde lijn zou loopen, ter visie gelegd.

Vermits geen bezwaren werden in het midden gebragt die tot wijziging der voorgestelde rigting behoefden te leiden, werd een wetsontwerp ter onteigening voor de lijn Leeuwarden-Sneek-Bolsward-Stavoren, ter overweging aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal aangeboden en door dien tak der wetgevende magt aangenomen. Inmiddels werd voortgegaan met het voorbereiden van alles wat noodig is, om, zoodra eene beslissing aangaande de te volgen rigting zal aangenomen zijn, zoo spoedig mogelijk tot de uitvoering te kunnen overgaan.

Lijn Nijmegen-Venlo.

Door de beide Kamers der Staten-Generaal is het wetsontwerp tot onteigening ten algemeenen nutte van den spoorweg Nijmegen-Venlo, aangenomen. De wet is opgenomen in het *Staatsblad* n°. 45, en op 8 Mei uitgevaardigd.-

Nadat de onteigeningsbescheiden ingevolge art. 12 der onteigeningswet van 28 Augustus 1851 (*Staatsblad* n°. 125) voor de tweede maal ter visie hadden gelegen, zijn door commissien uit de Gedeputeerde Staten der provincie Gelderland en Noordbrabant en van het hertogdom Limburg achtereenvolgens zittingen gehouden in de verschillende betrokken gemeenten tot het aanhooren der bezwaren tegen het plan tot aanleg van den spoorweg. De ingebragte bezwaren zijn in behandeling.

Voor den aankoop van eigendommen voor den spoorweg werd voor elk der provincien Gelderland, Noordbrabant en Limburg eene commissie van gemagtigden benoemd. Aan de gemagtigden zijn achtereenvolgens toegezonden de kaarten en verdere staten voor de onteigening der benoodigde gronden, voor het Geldersche gedeelte van de gemeenten Hatert en Heumen; voor het Noordbrabantsch gedeelte van de gemeenten Linden, Cuyk, Oeffelt, Haps, Boxmeer, Beugen, Vierlingsbeek, Sambeek, Maashees; voor het Limburgsch gedeelte van de gemeenten Mook, Venray, Horst en Meerlo.

Aanleg in het jaar 1879.

verslag in Maart ingezonden. Blijkens deze waarnemingen was er geen beduidend verschil in de tijdstippen van stremming en heropening der vaart op een dezer punten van de Zuiderzeekust.

Bij den aanvang van den winter 1879-1880 zijn de waarnemingen omtrent ijsgang hervat.

In afwachting van de te nemen beslissing omtrent de keuze van het eindpunt dezer lijn, Enkhuizen of de Ven, ten deele afhankelijk van den invloed der in 1879 uitgevoerde werken ter verbetering van het vaarwater in het Krabbersgat, die aanvankelijk aan het doel schijnen te beantwoorden, werd aan dit gedeelte niets gedaan.

Lijn Stavoren-Leeuwarden.

Nadat door de Eerste Kamer der Staten-Generaal het wetsontwerp ter onteigening van de lijn Stavoren-Leeuwarden met ombuiging langs Bolsward was verworpen, werd het oorspronkelijk ontwerp op nieuw bij de Tweede Kamer aanhangig gemaakt en door haar goedgekeurd, waarna het ook door de Eerste Kamer werd aangenomen.

De onteigeningsbescheiden werden daarop zooveel noodig gewijzigd, in de eerste plaats om gemoet te komen aan de bezwaren, die door de belanghebbenden waren in het midden gebragt, en in de tweede plaats ten gevolge van nadere studie der onderdeelen. Die bescheiden werden daarna voor de tweede maal in de verschillende gemeenten, waarin eigendommen ten behoeve van de lijn moeten worden onteigend, ter visie gelegd, waarna eene commissie uit het Collegie van Gedeputeerde Staten van Friesland in de eerste dagen der maand December in die gemeenten de gebruikelijke zittingen hield. Het verslag dier commissie, waaruit bleek dat slechts bezwaren van ondergeschikt belang door de belanghebbenden waren in het midden gebragt, werd nog in de eerste helft dier maand ontvangen, waarna onmiddellijk met het gereed maken der staten, aanwijzende de te onteigenen perceelen, een aanvang werd gemaakt.

Inmiddels werd zoo veel mogelijk voortgegaan met het gereed maken der verschillende ontwerpen en wel voornamelijk van die, welke voor het opmaken van de bestekken voor het gedeelte Leeuwarden-Sneek worden gevorderd, en zulks met het doel om de werken voor dit gedeelte afzonderlijk aan te besteden en daarmede het eerst aan te vangen.

Lijn Rotterdam-Hoek van Holland.

Van de twee uitgebaakte en gewaterpaste rigtingen, loopende de eene benoorden, de andere ten zuiden over Vlaardingen en Maassluis werd laatstgenoemde goedgekeurd; evenzoo werden goedgekeurd het lengteprofil dezer rigting, benevens de vorm der dwarsprofilen binnen- en buitendijks, met het oog op hooge rivierstanden en de geaardheid van den ondergrond aan het baanligchaam te geven.

De onteigeningsbescheiden, benevens ontwerpen voor stationsemplacementen, havens en kunstwerken zijn onderhanden.

Lijn Nijmegen-Venlo.

Bij Koninklijk besluit van 2 Junij 1879, n°. 17, zijn de perceelen aangewezen, die voor den aanleg van den spoorweg Nijmegen-Venlo moeten worden onteigend, terwijl bij nader besluit van 23 September 1879, n°. 1, de misstellingen worden verbeterd, die in het eerstgemelde besluit voorkomen.

Opvolgelijk zijn goedgekeurd de waarderingstaten voor de gemeenten Hatert, Heumen, Cuyk, Haps, Oeffelt, Beugen, Boxmeer, Sambeek, Vierlingsbeek, Maasbees en Mook.

Aanleg in het jaar 1880

winter van 1878–1879, namelijk dat er geen beduidend verschil in de tijdstippen van stremming door ijs en heropening der vaart, tusschen het Krabbersgat en de Ven bestaat.

In Mei werd door den hoofdingenieur van den Waterstaat in Noordholland verslag uitgebragt omtrent het onderzoek naar den toestand van het Krabbersgat, tengevolge van de in 1879 voortgezette verbeteringswerken. Uit dat onderzoek is gebleken, dat het Krabbersgat in de laatste jaren, wat betreft de diepte, die daarin wordt aangetroffen, aanmerkelijk is toegenomen en dat dit vaarwater benoordoosten de Zuiderhaven te Enkhuizen met betrekkelijk geringe uitgaven geschikt is te maken voor een geregelde spoorstoombootvaart tusschen de Noordhollandsche en Friesche kusten. Dientengevolge werd bij aanschrijving van 5 Junij 1880, n°. 36, afd. Waterstaat B, bepaald, dat de spoorweg van Zaandam naar de Zuiderzee zal eindigen bij het Krabbersgat te Enkhuizen. Naar aanleiding dezer aanschrijving werd de rigting van Hoorn naar Enkhuizen herzien en de uitbakening tot Enkhuizen voltooid. Voorts werden de nog ontbrekende terreinopnemingen, waterpassing en metingen verrigt en in kaart gebragt en uittreksels uit de kadastrale plans geleverd. Het gereed maken der onteigeningsbescheiden werd aangevangen en voortgezet.

Lijn Stavoren–Leeuwarden.

Bij Koninklijk besluit van 6 April 1880, n°. 17, werden de perceelen aangewezen, die voor den aanleg van dezen spoorweg moeten worden onteigend.

Achtereenvolgens werden de waarderingsstaten der te onteigenen gronden voor de gemeenten Baarderadeel, Menaldumadeel, Sneek, Leeuwarden, Wijmbritseradeel, Stavoren, IJlst, Workum, Hindeloopen, Hemelumer Oldephaert en Noordwolde en Leeuwarderadeel opgemaakt en goedgekeurd, terwijl voor de beide gemeenten Leeuwarden en Sneek in December verschillende koopacten werden goedgekeurd.

Voor het gedeelte Sneek–Leeuwarden, waarvoor de onteigening reeds verder gevorderd is dan van dat van Stavoren tot Sneek, zijn de meeste eigenaars tot den verkoop in der minne toegetreden en laat het zich aanzien, dat slechts van enkele eigenaars geregtelijk zal moeten worden, onteigend.

Het bestek wegens het maken van de grondwerken, de kunstwerken, den bovenbouw, de overgangs- en eenige andere werken voor het gedeelte Sneek-Leeuwarden, werd opgemaakt en de aanbesteding daarvan vastgesteld op 19 Januarij 1881.

Verder werd voor dit gedeelte tevens een begin gemaakt met het ontwerpen der plans voor de gebouwen en van de werken tot bewaking en afdeeling van den weg.

Lijn Rotterdam-Hoek van Holland.

In afwachting van mogelijk te maken wijzigingen in den aanleg van den nieuwen waterweg beneden Maassluis, kon de rigting van den spoorweg bij en ten noordwesten van Maassluis nog niet worden vastgesteld.

Middelerwijl werd de spoorweg tusschen Rotterdam en Maassluis opgemeten en in teekening gebragt, werden de ontwerpen voor beweegbare bruggen en stations-emplacementen gemaakt en zijn de onteigeningsbescheiden van dit gedeelte van den spoorweg nagenoeg gereed gekomen.

Lijn Nijmegen–Venlo.

De waarderingstaten van de te onteigenen gronden in de gemeenten Venray, Meerlo, Horst, Grubbenvorst, Maasbree en Venlo, en suppletoire waarderingstaten van de gemeente Mook en Middelaar en van de gemeente Linden werden goedgekeurd.

Aanleg in het jaar 1881

Den 19den December bereden de eerste zandtreinen de draaibrug over de Zaan, nadat de aardebaan bewesten de Zaan en het plateau voor de wachterswoning bij het aansluitingspunt ten ruwe voltooid waren.

Aan beide zijden van de Zaan vertoonden zich verzakkingen van de baan, gepaard gaande met oppersing en zijdelingsche verschuiving van de wederzijdsche, 6 M. breede bermen. De scheidingslooten schoten daarbij gedeeltelijk digt. De verzakkingen kwamen echter spoedig tot rust.

Gedeelte Hoorn-Enkhuizen.

De onteigeningsbescheiden kwamen in het laatst van Maart gereed. Nadat die stukken in de betrokken gemeenten ter visie hadden gelegen, werd het wetsontwerp tot onteigening ten algemeenen nutte voor den spoorweg Hoorn-Enkhuizen door de Staten-Generaal aangenomen en bij de wet van 8 December 1881 (*Staatsblad* n°. 219) bekrachtigd.

Met het overwegen der ingebragte bezwaren, het zooveel noodig wijzigen en aanvullen en het verder gereed maken van de stukken voor de tweede ter visie ligging werd terstond aangevangen.

Voorloopige ontwerpen werden gemaakt van de stations tusschen Hoorn en Enkhuizen en van een havenstation te Enkhuizen, welk laatste ontwerp nagenoeg ter inzending gereed kwam.

Lijn Stavoren-Leeuwarden.

De onteigening voor dezen spoorweg werd, voor zooveel dit langs den minnelijken weg mogelijk was, ten einde gebragt.

Bij aanschrijving van 25 Julij 1881, n°. 15, afdeeling Waterstaat B, werd den rijksadvocaat in de provincie Friesland het voeren van het geding tot onteigening opgedragen. Het bij exploit gedaan aanbod werd toen nog door een negental van de 28 onwillige eigenaren aangenomen, waarna tot dagvaarding werd overgegaan.

Nadat de aanbesteding der werken voor het gedeelte Sneek-Leeuwarden, volgens bestek 784, den 19den Januarij had plaats gehad, en deze bij beschikking van 31 Januarij 1881, letter M, afdeeling Waterstaat B, was goedgekeurd, waarbij de werken werd toegewezen aan J. Hillen te Grave en Th. Verhoeven te Deventer voor 596000 gulden, werd den 14den Februarij met de uitvoering een aanvang gemaakt. De werkzaamheden werden, voor zooveel de onteigening zulks toeliet, met kracht en geregeld voortgezet en, wat de aardewerken betreft, voor ruim $^{3}/_{4}$ voltooid. Ten gevolge van de niet-toetreding van verschillende eigenaren tot het gedane aanbod, ondervonden echter de grondwerken vertraging en konden zij, wat zonder deze omstandigheid met uitzondering van die op het station Sneek zeer zeker het geval zou geweest zijn, niet worden voltooid.

De onderbouw van alle vaste bruggen, behalve van die over de Schillaardervaart, waarmede door de aanvankelijke weigering tot minnelijken afstand, waartoe de eigenaar eerst na het geregtelijk aanbod overging, geen begin kon worden gemaakt, kwam gereed.

Van de draaibrug over de Franekervaart werden de beide landhoofden tot de hoogte der kussenblokken, of tot 0.50 M + A.P., en de pijlers tot den onderkant van den draagsteen voor den spilhouder, of tot 0.30 M. ÷ A.P. opgetrokken, terwijl voorts nog de palen voor het remmingwerk werden geslagen.

Voorts werden alle kunstwerken in en naast de baan gemaakt, voor zooveel de perceelen in bezit konden worden genomen.

Aanleg in het jaar 1881

Van den bovenbouw voor de draaibrug zijn de detailteekeningen voor de uitvoering grootendeels gereed, terwijl van de meeste vaste bruggen de bovenbouw in de fabriek werd afgewerkt.

De beschoeijing langs een gedeelte der spoorweghaven op het station Sneek werd nagenoeg, en de toegangweg naar genoemd station op op de bestrating na, voltooid.

Met inbegrip van het tweede spoor op de baan Harlingen-Leeuwarden werd van het station Leeuwarden tot de halte Jellum-Boxum 4400 M. spoor gelegd.

Van het gedeelte Sneek-Leeuwarden werd een bestek wegens het maken der gebouwen en eenige verdere werken ter goedkeuring ingezonden.

Het bestek voor de grondwerken, kunstwerken, den bovenbouw enz. voor het gedeelte Stavoren-Sneek werd opgemaakt.

Een plan voor het station Stavoren en voor de daarmede in verband staande uitbreiding van de haven aldaar, kwam gereed.

Lijn Rotterdam-Hoek van Holland.

In afwachting van mogelijk te maken wijzigingen in den aanleg van den nieuwen waterweg beneden Maassluis, kan de rigting van den spoorweg van Maassluis tot den Hoek van Holland nog niet worden vastgesteld.

Voor het gedeelte van Rotterdam tot Maassluis zijn de noodige opmetingen verrigt en in teekening gebragt en de onteigeningsbescheiden enz. voor de eerste maal ter visie gelegd.

Middelerwijl werd voortgegaan met het uitwerken van de voorloopige ontwerpen van de kunstwerken en de stationsemplacementen.

Lijn Nijmegen-Venlo.

Behoudens de perceelen, wier eigenaren ongenegen werden bevonden hunne terreinen voor de gewaardeerde sommen in der minne af te staan, is de onteigening geschied. De gedingen tot geregtelijke onteigening werden bij de regtbanken te 's Hertogenbosch en Roermond-anhangig gemaakt en zijn grootendeels afgeloopen.

Ingevolge van magtiging van 6 September 1881, n°. 60, afdeeling Waterstaat B, is eene overeenkomst opgemaakt met het gemeentebestuur van Venlo, waarbij aan den Staat zijn overgedragen de daarbij vermelde gemeentegronden, slooten en wegen ten behoeve van de uitbreiding van het station Venlo en door de gemeente Venlo worden overgenomen de wegen en waterlossingen, in de overeenkomst vermeld.

Eene overeenkomst met Gedeputeerde Staten van het hertogdom Limburg, wegens doorsnijding van den provincialen weg in de gemeenten Grubbenvorst en Venray, werd goedgekeurd bij beschikking van 14 Maart 1881, n°. 35, afdeeling Waterstaat B.

Bij beschikking van 29 October 1881, n°. 29, afdeeling Waterstaat B., werd bepaald dat de Noordbrabantsch-Duitsche spoorweg in de gemeente Oeffelt, bij kilometerpaal 43.592 van dien spoorweg zal worden doorsneden door den Staatsspoorweg van Nijmegen naar Venlo en voor die doorsnijding eene brug over den Noordbrabantsch-Duitschen spoorweg zal worden gebouwd.

Bestek 723. Het maken van de pijlers en landhoofden voor de brug over de Maas bij Heumen.

De werkzaamheden konden, wegens de hooge rivierstanden in het voorjaar, eerst in de maand April hervat worden.

Bij de uitbaggering voor de betonkuipen voor pijler VI en voor het linker landhoofd bleek de noodzakelijkheid de funderingen van beide kunstwerken 40 c. M. dieper aan te leggen, dan in het bestek is bepaald. Een staat van meer werk, ten bedrage van 1759.48⁵ gulden, in

Aanleg in het jaar 1882

Inmiddels werd door de gemachtigden voor de onteigening begonnen met het waardeeren en het zooveel mogelijk in der minne aankoopen van de noodige perceelen, en werden met de betrokken besturen de vereischte onderhandelingen gevoerd en grootendeels ten einde gebracht.

In de gemeenten Hoogkarspel en Grootebroek zijn nagenoeg al de benoodigde perceelen in der minne verkregen.

De onteigening is van bijna de helft der aan te koopen oppervlakte afgeloopen.

Na het gereedkomen der grondberekening en van ontwerpen voor de kunstwerken werd begonnen aan een ontwerp-bestek voor het maken van het gedeelte van den spoorweg tusschen station Hoorn en den Burgwal te Enkhuizen. Dit bestek is nagenoeg ter inzending gereed.

Voor het havenstation te Enkhuizen werd eene globale kosten-begrooting ingezonden.

Lijn Stavoren-Leeuwarden.

De gerechtelijke onteigening liep, behoudens twee processen, die betrekking hadden op perceelen tusschen Stavoren en Sneek en waarin den 5den October vonnis werd gewezen, in het eerste halfjaar af en daardoor kwam een einde aan de langdurige vertraging, die de volgens bestek 784 uit te voeren werken hadden ondervonden.

Van de zeventien gedingen, die gevoerd zijn, werden er 11 ten voordeele van den Staat beslist, en werd bij alle in de door de rechtbank te Leeuwarden gedane uitspraak berust.

Bestek 784. Het maken van de grondwerken, de kunstwerken, den bovenbouw, de overgangs- en eenige andere werken voor het gedeelte Sneek-Leeuwarden.

De grondwerken, die in het vorige jaar, doordien minnelijke onteigening niet overal mogelijk was, moesten worden gestaakt, werden, voor zooveel betreft de perceelen van die eigenaren, die na het gerechtelijk aanbod nog waren toegetreden, in Februari hervat, doch konden eerst nadat alle perceelen beschikbaar waren, geregeld en geheel worden voltooid.

De aanvoer van ballast uit den Mookerberg werd den 1sten Maart hervat, doch moest, tengevolge van het bovengenoemde oponthoud, van 1 tot April 21 Mei worden gestaakt.

De ijzeren bovenbouw der kleine bruggen werd in het begin van het jaar gelegd, behalve die voor de brug over de Schillaardervaart, waarvan de onderbouw, om de in het vorige verslag genoemde reden, eerst in Mei gereed kwam, waarna ook hier de bovenbouw werd aangebracht.

Het metselwerk der draaibrug over de Franekervaart werd verder opgetrokken en daarna de bovenbouw opgesteld, welke, even als die der vaste bruggen, in de fabriek der firma L. J. Enthoven en C°. te 's-Gravenhage werd vervaardigd.

Teneinde gewaarborgd te zijn tegen mogelijke verdere vooruitschuiving, die, zij het ook in zeer geringe mate, was waargenomen bij de landhoofden der voornoemde draaibrug, werd bij beschikking van 2 Januari machtiging verleend voor het aanbrengen eener koppeling voor de fundeering. Tot de uitvoering werd zoodra mogelijk overgegaan.

De daarvan opgemaakte staat van meer werk werd goedgekeurd bij beschikking van 20 April 1882.

Al de volgens het bestek uit te voeren werken kwamen, behoudens eenige zandaanvulling op het station Sneek, de begrinding van eenige overwegen en de afdekking met grind op de stationsterreinen, welke werken door omstandigheden buiten den wil der aannemers niet konden worden uitgevoerd, op het laatst van het jaar gereed.

Den 22sten Februari werd het maken van stationsgebouwen, werken tot bewaking, beveiliging en afdeeling en eenige verdere werken voor het gedeelte Sneek-Leeuwarden aanbesteed en bij beschikking van 7 Maart, n°. 30, afd. Waterstaat B, werd het proces-verbaal van aanbesteding, waarbij het werk aan de minste inschrijvers T. Hilarius Wzn. en J. Dokter te Leeuwarden en H. G. Brouwer te Stiens, voor de som van 349800 gulden werd toegewezen, goedgekeurd.

Dadelijk na de goedkeuring werden door de aannemers de voorbereidende maatregelen genomen, en spoedig daarop werd met de ontgraving der fundeeringputten, en nadat deze op de diepte waren, waar dit was voorgeschreven, met de beheiing begonnen.

Het hoofdgebouw op de halte Jellum-Boxum kwam reeds in Juli onder de kap en het binnenwerk kwam, op het verven na, zoo goed als gereed.

De hoofdgebouwen op de stations Bozum en Mantgum kwamen in het najaar onder dak, en het afwerken der binnenbetimmering enz. werd met kracht begonnen en voortgezet.

De goederenloods werd nagenoeg voltooid; met de bergplaats voor locomotieven vorderde men tot het stellen der kapspanten, terwijl van het gebouw tot waterbezorging het metselwerk werd opgetrokken tot onderkant van den hardsteenen draagrand en de ijzeren waterreservoirs werden gesteld.

De gebouwtjes tot bergplaats en retirade op de stations, zoomede alle wachterswoningen, zijn op het verfwerk na, zoo goed als gereed.

De onderbouw voor de groote draaischijf werd, op de keermuren na, voltooid en met het stellen van den bovenbouw werd in den loop der maand December begonnen.

Verder kwamen ook de veeladingen op de drie stations en de verhoogde los- en ladingsplaats van die op het station Mantgum, op de zandaanvulling en bestrating na, geheel gereed.

Met het maken der afrasteringen en afsluitingen is men bezig en een gedeelte werd reeds gesteld.

Het maken van het hoofdgebouw op het station Sneek volgens bestek 848, werd den 14 Juni aanbesteed.

Bij beschikking van 20 Juni 1882, lett. K, afd. Waterstaat B, werd het proces-verbaal van aanbesteding, waarbij het werk aan den laagsten inschrijver, B. H. Trooster te Zwolle, voor 73 497 gulden werd toegewezen, goedgekeurd.

In het begin van Juni werd met het graven van den fundeeringput begonnen en den 4den Augustus overgegaan tot de beheiing, die, zoowel tengevolge van het vele ongunstige weêr als van andere omstandigheden eerst 29 September geheel gereed kwam.

Alvorens de geheele beheiing nog was afgeloopen, werd met het leggen van den fundeeringvloer begonnen, zoodat 13 October tot het metselen kon worden overgegaan.

Het metselen werd geregeld voortgezet en men was daarmede gevorderd tot ongeveer den onderkant van het trasraam, toen door de op 13 November ingevallen vorst het verder opmetselen moest worden gestaakt.

De verschillende detailteekeningen voor de hard- en zandsteenen zijn gemaakt en goedgekeurd en deze werden reeds gedeeltelijk aangevoerd, terwijl voorts de timmerwerken in bewerking zijn.

Den 9den Augustus had de aanbesteding plaats van de grondwerken, de kunstwerken, den bovenbouw, de overgangs- en eenige andere werken van het gedeelte Stavoren—Sneek, volgens bestek 858.

De laagste inschrijvers, voor de som van 1038400 gulden, waren J. J. Bekker te Lent en A. D. Van Seters & C°. te Nijmegen, die dadelijk nadat het proces-verbaal, waarbij hun het werk werd toegewezen, bij beschikking van 18 Augustus 1882, n°. 28, afd. Waterstaat B, was goedgekeurd, met den meest mogelijken spoed met de uitvoering begonnen.

Tusschen den Ouden Zeedijk bij Hindeloopen en het Klifrak, voor welk vaarwater ook de tijdelijke omlegging werd gegraven, en tusschen Draaisterhuizen en het eindpunt, nabij de grens der gemeente Sneek, is de aardebaan reeds grootendeels geheel of gedeeltelijk opgeworpen, terwijl ook de stationsterreinen Hindeloopen, Workum en Ylst reeds gedeeltelijk zijn opgehoogd, en die ophooging in het laatst van het jaar nog met kracht werd voortgezet.

De beheiing voor twee kleine bruggen tusschen Sneek en Ylst en van de brug over de Horza nabij Workum is reeds afgeloopen en met die voor de draaibrug over de Oostervaart, nabij Hindeloopen, en over de Wijmerts bij de Nieuwe Zijl is men bezig.

Voor de laatstgenoemde brug geschiedt de beheiing bij uitzondering op het water, omdat het bij het afmaken van den door een kistdam gevormden put bleek, dat gene, tengevolge van den slechten ondergrond, eenigzins vooruitkwam, waarom het onraadzaam werd geacht de afmaling voort te zetten.

Van den bovenbouw der bruggen, die in de fabriek van de Nederlandsche Stoombootmaatschappij te Feijenoord zullen worden vervaardigd, zijn, wat de kleine bruggen betreft, de teekeningen en gewichtstaten reeds goedgekeurd, terwijl zij van de grootere en van de drie draaibruggen in bewerking zijn. De ijzeren buizen werden voor omstreeks $^2/_3$ gedeelte aangevoerd en eenigen daarvan werden gelegd.

Het opmaken van een bestek wegens het maken van stationsgebouwen, werken tot bewaking, beveiliging en afdeeling voor het gedeelte Stavoren—Sneek en van do havenuitbreiding te Stavoren met het station en eenige verdere werken aldaar, is in bewerking.

Lijn Rotterdam-Hoek van Holland.

In afwachting van mogelijk te maken wijzigingen in den aanleg van den Nieuwen Waterweg beneden Maassluis, kon de richting van het gedeelte van Maassluis tot den Hoek van Holland nog niet worden vastgesteld.

Tengevolge van de gemaakte bezwaren bij de eerste ter visie-ligging van de onteigeningsbescheiden van het gedeelte van Rotterdam tot Maassluis is eene wijziging in de richting bij Schiedam noodig geoordeeld geworden, om aan sommige der bezwaren zooveel mogelijk te gemoet te komen.

De alzoo gewijzigde bescheiden zijn aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland voor de tweede ter visie-ligging ingezonden.

Voorts werd voortgegaan met het ontwerpen van kunstwerken in en naast de spoorbaan en van de stationsemplacementen.

Lijn Nijmegen-Venloo.

De gedingen tot gerechtelijke onteigening, bij de rechtbanken te 's-Hertogenbosch en Roermond aanhangig gemaakt, zijn afgeloopen.

Bij beschikking van 14 Januari 1882, n°. 50, afdeeling Waterstaat B, is goedgekeurd de overeenkomst met het gemeentebestuur van Venloo, waarbij aan den Staat zijn overgedragen gemeentegronden, slooten en wegen ten behoeve van de uitbreiding van het station Venloo en door de gemeente Venloo in beheer en onderhoud worden overgenomen de wegen en waterlossingen, in de overeenkomst vermeld.

Den 30sten Maart en den 6 April 1882 is door den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid en den Minister van Financiën goedgekeurd een proces-verbaal, waarbij een gedeelte der voormalige vestinggronden, welke voor de uitbreiding van het station Venloo beschikbaar waren gesteld, aan het bestuur der domeinen zijn teruggegeven.

Met de directie der Noordbrabantsch-Duitsche spoorwegmaatschappij hebben onderhandelingen plaats gehad, wegens de verbinding van haren spoorweg met dien van den Staat. Ontwerpen voor het maken dier verbinding worden opgemaakt.

Bestek 723. Het maken van de pijlers en landhoofden voor de brug over de Maas bij Heumen.

De werken zijn den 31sten October jl., na het verstrijken van den onderhoudstermijn, voor de tweede maal geheel voltooid opgeleverd.

Bestek 759. Het maken van grond- en andere werken voor het spoorweggedeelte van Nijmegen tot Mook.

Bij beschikking van 17 April 1882, n°. 52, afdeeling Waterstaat B, is goedgekeurd een

Aanleg in het jaar 1883

duinen te Castrikum ten behoeve van de bedding; deze werd goedgekeurd bij beschikking van 1 December 1883, n°. 25, afdeeling Waterstaat B.

Het ontwerp eener eventueele vergrooting van de vluchthaven, in verband met de te maken spoorweghaven te Enkhuizen, werd in overleg met de directie van den Waterstaat onderzocht en leidde tot eene gewenschte overeenstemming.

Een ontwerp-bestek wegens het maken van gebouwen en inrichtingen op de stations Westwoud, Hoogkarspel en Bovenkarspel en het bouwen van twaalf wachterswoningen ten behoeve van den spoorweg Hoorn-Enkhuizen werd opgemaakt en ter goedkeuring ingezonden.

Een definitief ontwerp voor het station met spoorweghaven te Enkhuizen, alsmede een schetsontwerp van het hoofdgebouw aldaar werd in October ter beoordeeling ingezonden. Inmiddels werd, voor zoover dit mogelijk was, met het maken van een ontwerp-bestek voor de haven en andere werken voortgegaan.

Een ontwerp van de wijze waarop, en de voorwaarden waaronder de bediening van het stoombootveer tusschen Enkhuizen en Stavoren zal moeten plaats hebben, wordt voorbereid.

Lijn *Stavoren—Leeuwarden.*

Zoodra de omstandigheden zulks toelieten, werd het nog uit te voeren werk van bestek 784, waarvan in het vorige verslag melding werd gemaakt, voortgezet en geheel voltooid.

Bij beschikking van 6 Januari 1883, n°. 52, afdeeling Waterstaat B, werd goedgekeurd een staat van meer werk, wegens het vervoeren van Fijenoord naar Sneek en het opstellen aldaar van 3 kleine draaischijven.

De werken volgens bestek 827 werden geregeld en met kracht voortgezet en kwamen, behalve een gedeelte der bestrating op het voorplein te Sneek en eenige afrastering aldaar, welke wegens de uitvoering van bestek 848 niet konden worden afgemaakt, op den 1sten Juni gereed.

Op het laatst van het jaar werd de afrastering geplaatst en werd ook de bestrating nagenoeg geheel gelegd.

Met het oog op de plannen om de exploitatie van het gedeelte Sneek-Leeuwarden met 1 Juni te kunnen doen geschieden, was het noodig op het station Sneek eenige tijdelijke inrichtingen te maken, omdat het hoofdgebouw aldaar nog niet in gebruik kon worden genomen.

Met een der aannemers van bestek 827, F. Hilarius Wz., werd daartoe eene overeenkomst gesloten wegens het inrichten van de goederenloods tot tijdelijk hoofdgebouw en het uitvoeren van eenige daarmede in verband staande werken, tot een bedrag van 3000 gulden, goedgekeurd bij beschikking van 5 Juni 1883, n°. 35, afdeeling Waterstaat B.

Dit werk, tot welks uitvoering reeds den 11den April machtiging was verleend, werd den 28sten Mei, den in de overeenkomst bepaalden tijd, voltooid opgeleverd.

Den 29sten Mei geschiedde de opname door den Raad van Toezicht op de spoorwegdiensten van het gedeelte spoorweg van Sneek naar Leeuwarden.

Ofschoon de Raad de lijn voor de exploitatie in allen deele gereed achtte, ging de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen eerst den 16den Juli en toen zeer onverwacht tot de opening voor het publiek verkeer over, nadat twee dagen te voren het door genoemde Maatschappij alsnog noodzakelijk geoordeelde zijspoor op de halte Jellum-Boxum was voltooid en door den Raad van Toezicht was opgenomen.

Het leggen van dit zijspoor werd met den meest mogelijken spoed uitgevoerd door de aannemers van bestek 784 en de daarvan opgemaakte staat van meer werk werd goedgekeurd bij beschikking van 10 October 1883 n°. 48, afdeeling Waterstaat B.

Bestek 858. De aardewerken werden onafgebroken voortgezet en deze zijn thans, behalve voor ongeveer 600 M. tusschen Sneek en IJlst, over circa 4000 M. tusschen Oudega en

Workum, en wat het afwerken van de halte Molkwerum en de stations Workum en IJlst betreft, zoo goed als voltooid.

Nadat de beheiingen voor de bruggen waren geschied, werden de landhoofden opgemetseld en daarna met het opbrengen van den bovenbouw begonnen.

De bovenbouw van de vaste bruggen kwam geheel gereed, terwijl op het einde van het jaar die van de draaibrug over de Wijmerts geheel, en die voor de draaibruggen over de Oostervaart en het Klifrak nagenoeg was opgesteld.

Ook de doorgang met puntdeuren in den Ouden Zeedijk bij Hindeloopen en die met schotbalken bij Workum, zoomede de steenen duikers in de baan kwamen gereed.

De ijzeren buizen werden allen gelegd, de afrastering werd geplaatst en de spoorlegging vorderde tot ruim 9000 M.

Voor den ballast werd het zand en de grind gedeeltelijk aangevoerd en op drie plaatsen in de onmiddellijke nabijheid van de lijn gedeponeerd.

Bij beschikking van 26 Mei 1883, n°. 43, afdeeling Waterstaat B, werd goedgekeurd een staat van meer en minder werk wegens het maken van eene zandfundeering voor de goederenloods op het station Workum, tot een bedrag van 3988.13 gulden. Dit werk kwam in Augustus gereed.

Bestek 848. Het in het vorige jaar afgedekte metselwerk van het hoofdgebouw op het station Sneek werd, zoodra het weer zulks toeliet, ontbloot, waarna de muren werden opgetrokken en de overigens vereischte werkzaamheden achtereenvolgens onder handen werden genomen.

Nadat bij vonnis der arrondissements-rechtbank te Zwolle van 23 September de aannemer B. H. Trooster in staat van faillissement was verklaard, werd het werk nog tot 1 October door de curatoren in het faillissement voortgezet en alstoen gestaakt.

Na aanschrijving aan de borgen werd door deze het werk op 11 October hervat, nadat de stand van het werk was opgenomen en op grond van § 457 der A V. de verdeeling van den 4den termijn van de aannemingssom had plaats gehad, die door de curatoren voor den faillieten boedel en door de borgen werd geaccepteerd.

De werkzaamheden werden sedert geregeld voortgezet.

De binnenbetimmering is bijna gereed, de vestibule nagenoeg afgewerkt, de vertrekken zijn meerendeels geverfd, de trottoirs en perrons zijn nagenoeg bestraat en van de marquise zijn de kolommen en verbindingsbalken gesteld.

Den 9den Mei had de aanbesteding plaats wegens het vergrooten van de haven te Stavoren, het maken van het stationsterrein en het gedeelte aardebaan, benevens eenige verdere werken, volgens bestek 884. Het werk werd bij beschikking van den 17den Mei 1883, n°. 28, afdeeling Waterstaat B, aan den laagsten inschrijver, J. De Klerk te Werkendam, voor 850 000 gulden toegewezen.

Dadelijk na de goedkeuring der besteding werd met het aanvoeren van materialen en spoedig daarop met de uitvoering een aanvang gemaakt

Tot verdediging van den noordelijken voet en den kop van den te maken noordelijken havendam werd 11 266 M². zinkstuk en tot vorming van den noordelijken berm en het beloop 1982 M². zinkstuk verwerkt, terwijl ter plaatse van dien dam ongeveer 45 000 M³. gebaggerd zand werd gestort.

Het aardewerk van den omgelegden grindweg kwam nagenoeg, en dat van het stationsterrein voor ongeveer de helft gereed; de kunstwerken werden, op den bovenbouw na, voltooid; de zandfundeering voor de gebouwen kwam op den in het bestek bepaalden tijd gereed; met het metselen van den basaltmuur werd begonnen en deze werd voor bijna $^1/_7$ voltooid.

De hevige storm van 12 December, waarbij het water eene hoogte bereikte van 1.80 M + V.Z. of 2.22 M + A.P. en aan het bestaande noorder- en zuiderhoofd eenige geringe schade deed ontstaan, veroorzaakte aan het nieuwe werk niet noemenswaardige schade.

Zij bestond slechts in het verlies van een zinkstukje aan den kop van den bovengenoemden berm van den noordelijken havendam.

De aanbesteding wegens het maken van stationsgebouwen, werken tot bewaking, beveiliging en afdeeling en eenige verdere werken voor het gedeelte Stavoren-Sneek had den 6den Juni plaats. Bij beschikking van 9 Juni 1883, n°. 25, afdeeling Waterstaat B, werd het proces-verbaal van aanbesteding goedgekeurd, waarbij het werk aan de minste inschrijvers, A. Kloots en J. B. Arends te 's Gravenhage, voor 349 768 gulden werd gegund.

Van de hoofdgebouwen op de stations Hindeloopen, Workum, Oudega en IJlst werd de fundeering gemaakt en daarna het metselwerk opgetrokken tot onderkant trasraam, behalve dat van het voorlaatst genoemde station, waarbij tengevolge van de ingevallen vorst het opmetselen reeds moest worden gestaakt vóór de evengenoemde hoogte was bereikt.

De goederenloods op het station Workum werd opgetrokken tot onderkant balklaag en het metselwerk van de veelading aldaar kwam geheel gereed.

Overigens bestonden de werkzaamheden in het maken van verschillende timmerwerken en van de detailteekeningen voor de uitvoering en in het aanvoeren van materialen.

Een bestek voor het maken van gebouwen en eenige verdere werken op het station Stavoren werd ingezonden en goedgekeurd bij beschikking van 12 December 1883, n°. 25, afdeeling Waterstaat B.

De aanbesteding is bepaald op 6 Februari 1884.

Met het opmaken van een bestek wegens de uitbreiding van het station Leeuwarden werd begonnen.

Lijn Rotterdam—Hoek van Holland.

In afwachting van mogelijk te maken wijzigingen in den aanleg van den Nieuwen Waterweg beneden Maassluis kon de richting van den spoorweg van Maassluis tot den Hoek van Holland nog niet worden vastgesteld.

In de maand Juli werden tot gemachtigden voor den aankoop van eigendommen voor den spoorweg van Rotterdam tot Maassluis benoemd de heeren C. L. J. Bos, burgemeester en secretaris der gemeente Zegwaard en secretaris der gemeente Zoetermeer en H. J. Augustijn, burgemeester der gemeente Zoetermeer, beiden wonende te Zoetermeer, en tot het houden van toezicht op die werkzaamheden, de heer P. J. Van Dijk van Matenesse, burgemeester van Schiedam.

Met het waardeeren der eigendommen is door deze heeren een aanvang gemaakt.

Voorts werd voortgegaan met het ontwerpen der verschillende kunstwerken in en naast de spoorbaan, der stationsemplacementen en van gebouwen.

Lijn Nijmegen—Venlo.

De werken werden langs de geheele lijn geregeld voortgezet en waren tijdig gereed.

De afgraving van de uiterwaard op den linker Maasoever bij de brug te Heumen, die ten gevolge van de hooge waterstanden in het voorgaande jaar was gestaakt, werd ten einde gebracht; waarna de werken volgens bestek 765, het maken van grond- en andere werken voor het gedeelte van den linker Maasoever tot Cuyk, op den 10den Maart voor de eerste maal geheel voltooid opgeleverd werden.

De metalen bovenbouw voor de brug over de Maas nabij Heumen werd volgens bestek 779 op den 1sten Mei, na afloop van den onderhoudstermijn, andermaal in goeden staat opgeleverd.

Bestek 780. Het afgraven van den rechter Maasoever onder Mook en Heumen.

De afgraving der uiterwaarden tot het peil van 2 M. boven M.R. kwam in Mei gereed.

Aanleg in het jaar 1884

Bij beschikking van 24 Juni 1884, n°. 35, afdeeling Waterstaat B, is de aanbesteding goedgekeurd en werd het werk gegund aan den laagsten inschrijver Ph. Verbruggen te Waddinxveen, voor 218800 gulden. De aannemer vatte het werk dadelijk met zeer veel kracht aan, ten einde met de verschillende gebouwen vóór den winter onder de kap te komen. Den 8sten Juli werd met de werkzaamheden begonnen; in Augustus kwam de beheiing gereed. In het laatst van November waren alle gebouwen onder de kap en met pannen gedekt.

Met het timmerwerk wordt krachtig voortgewerkt.

De fundamenten van de perronmuren zijn grootendeels gemetseld; de keermuren der verhoogde laadplaatsen ten deele opgetrokken. De Nortonwelpijpen zijn gestagen.

Den 23sten Juli werd aanbesteed het ophoogen van het stationsterrein en het maken van eene spoorweghaven met bijbehoorende werken te Enkhuizen, volgens bestek n°. 917. Bij beschikking van 4 Augustus 1884, n°. 25, afdeeling Waterstaat B, werd de besteding goedgekeurd en het werk gegund aan den laagsten inschrijver D. Volker te Dordrecht, voor 456000 gulden.

De grondwerken werden terstond krachtig aangevat en daartoe ook een excavator in het werk gebracht, waarmede aanvankelijk de haven werd ontgraven. De slappe geaardheid van het grootendeels aangeplempte terrein veroorzaakte echter aanhoudend verzakkingen van den excavator, zoodat deze in het laatst van November naar de voor grondontleening bestemde overhoeken langs den spoorweg in de gemeente Bovenkarspel werd overgebracht. De slechte weersgesteldheid in December was oorzaak dat de excavator aldaar nog niet aan het werk kwam; de grondwerken werden in het laatst van December geheel gestaakt. In het geheel werd met den excavator en met de hand ontgraven en vervoerd per locomotief over normaal hulpspoor, met paarden over smal hulpspoor of per kruiwagen ± 80000 M³.

De westelijke basaltmuur werd geheel, de oostelijke voor ongeveer twee derde afgeheid. De beheiing geschiedde met eene door stoom gedreven Hollandsche en met eene Morrisonheistelling. Voor den westelijken muur zijn de kespen grootendeels gelegd. Eene kalkloods werd gebouwd; met den aanvoer van materialen wordt krachtig voortgegaan.

De voorwaarden wegens de inrichting en bediening van een stoombootveerdienst tusschen Enkhuizen en Stavoren, in verband met de diensten op de Staatsspoorwegen van Zaandam naar Enkhuizen en van Stavoren naar Leeuwarden, werden bij beschikking van 4 October 1884 goedgekeurd en de aanbesteding bepaald op 21 Januari 1885.

In bewerking zijn de bestekken voor de afsluitingen en verdere werken ter voltooiing van den spoorweg Hoorn-Enkhuizen en voor gebouwen en verdere inrichtingen op het station Enkhuizen, terwijl voorstellen zijn gedaan tot het maken van tijdelijke inrichtingen op dat station, om den spoorweg met den zomerdienst van 1885 in exploitatie te kunnen brengen.

1884

Lijn Stavoren-Leeuwarden.

De werkzaamheden volgens bestek n°. 848, wegens het maken van een hoofdgebouw op het station Sneek, werden geregeld voortgezet en bestonden in het maken van plafonds, het aftimmeren, verven en behangen der lokalen, het opstellen der marquise en voorts in het afwerken van hetgeen nog tot geheele voltooiing vereischt werd. Nadat het gebouw geheel voltooid was opgeleverd, werd het den 3den April aan de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen overgedragen, waarna het den 20sten Mei daaraanvolgende met het begin van den zomerdienst voor het publiek verkeer in gebruik werd gesteld.

Zoodra dit laatste het geval was, werden ingevolge de met den aannemer T. Hilarius Wzn. gesloten overeenkomst, waarvan in het vorige verslag melding is gemaakt, de gemaakte inrichtingen voor het tijdelijke hoofdgebouw opgeruimd en de goederenloods enz. in den toestand gebracht, zooals die volgens de bepalingen van bestek n°. 827 behoorde te zijn.

Otschoon de aardewerken volgens bestek n°. 858, wegens het maken van de grondwerken, de kunstwerken, den bovenbouw, de overgangs- en eenige andere werken voor het gedeelte Stavoren-Sneek, geregeld werden voortgezet, kwamen deze op het einde van het jaar, hoewel nagenoeg, toch nog niet geheel gereed; deels ten gevolge van de groote inklinking van den opgehoogden grond, doch grootendeels en wel voornamelijk tusschen Workum en Draaisterhuizen, door de belangrijke inklinking of samendrukking van den veenachtigen ondergrond, zonder dat echter daardoor zijdelings merkbare oppersingen werden teweeggebracht.

De bovenbouw der draaibrug over de Oostervaart en van die over het Klifrak, werd verder opgesteld en afgewerkt en vervolgens, na te zijn beproefd, in het begin van het jaar voor het vervoer van grond en ballast in gebruik genomen.

Het spoor is, op een zeer klein gedeelte na, op de stations Oudega en IJlst geheel gelegd. Het ballastprofiel is van het beginpunt nabij Stavoren tot aan het Klifrak en van even voorbij het station Oudega tot Sneek, met uitzondering van het station IJlst en enkele kleine gedeelten op de baan, gereed.

De waterpasse overgangen der overwegen tusschen Stavoren en Workum werden bestraat en de opreden van de particuliere overwegen begrind.

In het belang der scheepvaart werd een voorstel gedaan tot het aanbrengen van eenige meer- of stoppalen bij de draaibrug over de Wijmerts en tot de uitvoering daarvan bij staat van meer werk, volgens het ingezonden concept, tot een bedrag van 658.10 gulden, werd bij beschikking van 22 October 1884, n°. 47, afdeeling Waterstaat B, machtiging verleend. De hiervoor noodige palen zijn ter plaatse aangevoerd en met het inheiien zal spoedig worden begonnen.

De werkzaamheden volgens bestek n°. 884, wegens het vergrooten van de haven te Stavoren, het maken van het stationsterrein en het gedeelte aardebaan, benevens eenige verdere werken, werden geregeld en met kracht voortgezet, hetwelk echter niet kon verhinderen, dat voornamelijk ten gevolge van de groote bezwaren en moeielijkheden, waarmede het op de vereischte diepte brengen der haven gepaard gaat, door de aanwezigheid eener aanzienlijke en niet te verwachten hoeveelheid palen en Noordsche steen door de vertraagde opstelling van de nieuwe ijzeren zeekaap en het verkenningslicht, het werk niet op den bepaalden tijd kon worden opgeleverd.

De Noorderhavendam, de basaltmuren, de omgelegde grindweg en de kunstwerken kwamen geheel gereed; de aardewerken zijn voor het baanvak geheel en voor het station zoo goed als afgeloopen; de sporen werden grootendeels, en de wissels, op den kruiswissel na, allen gelegd, terwijl de dekgrind voor ongeveer de helft werd aangebracht.

De beschoeiing bij het voorplein langs een gedeelte der stadsgracht en de trap in het talud aldaar werden voltooid; de afrastering werd grootendeels en de ijzeren meerpalen werden allen geplaatst.

Het opruimen der steenen en palen uit de haven geschiedt door middel van baggermachines en steentangen. Eene poging om door het aanwenden van dynamiet de opruiming te bespoedigen en gemakkelijker te maken, had niet het gewenschte gevolg, zoodat dan ook al spoedig van verdere proefnemingen werd afgezien.

Ongerekend de nu eens grootere en dan weder wat kleinere hoeveelheid steen, die opgebaggerd of door steentangen verwijderd werd, werden in het laatst van het jaar op die wijze nog wekelijks 500 à 600 aaneengesloten palen ter lengte van 2 tot 5 M. en ter dikte van 0.30 à 0.60 M. over kruis gemeten uit den havenmond verwijderd.

Inmiddels werden de ijzeren lichtopstanden, waarvan de aanbesteding den 16den October van het vorig jaar door het Departement van Marine voor rekening van den aanleg der Staatsspoorwegen plaats had gehad, in de fabriek van de heeren Penn en Bauduin te Dordrecht vervaardigd, die het werk voor de som van 6848 gulden hadden aangenomen.

Mede werd door deze fabriekanten aangenomen voor de som van 7736 gulden, het op 1 Me aanbestede werk wegens het maken en stellen van een ijzeren zeekaap en lichtopstand.

Bij beschikking van 17 April 1884, n°. 28, afdeeling Waterstaat B, werd machtiging ver leend tot het maken op staat van meer en minder werk tot een bedrag aan meer werk van 14017.3 gulden van een plateau aan de noordzijde van den Noorderhavendam voor de nieuwe ijzere zeekaap.

Dit plateau kwam in het laatst van November geheel gereed, eenige weken nadat de nieuw kaap, die inmiddels van wege het Loodswezen was geplaatst, voltooid was. Gelijktijdig me deze kaap, werd ook op den kop van den Noorderhavendam het havenlicht gesteld, terwij mede in de eerste helft van het jaar van wege het Loodswezen het licht op het Zuider hoofd en het kunstlicht op den zeedijk nabij de aansluiting van den Noorderhavendam werde geplaatst. De beide laatstgenoemde lichten werden kort na de voltooiing en wel den 1ste Juni ontstoken, doch met het ontsteken van het licht op den Noorderdam moet worden ge wacht tot het tijdstip, waarop de nieuwe haven voor de scheepvaart zal kunnen worde geopend. De oude houten kustlichtopstand en de groote houten zeekaap werden vervolgens af gebroken en weggeruimd.

Bij beschikking van 23 April 1884, n°. 37, afdeeling Waterstaat B, werd machtiging ver leend tot het aanbrengen van een trap en een hellend vlak in den basaltmuur, en in verban daarmede tot het maken van eene verhoogde los- en ladingplaats nabij en ten westen van he hoofdgebouw, welke werken, op het aanbrengen der leuningen na, gereed kwamen.

De vervallen toestand van het gedeelte beschoeiing langs de bestaande haven tusschen d schutsluis en den kop van het stationsterrein, ter lengte van ongeveer 109 M. eischte noodza kelijk dadelijke vernieuwing, waartoe dan ook, nadat in het ontwerp daarvan eenige klein wijzigingen waren gebracht, machtiging werd verleend.

De palen werden voor de helft geslagen en de deksloof daarvoor aangebracht, terwijl voort al het benoodigde hout en de verdere materialen werden aangevoerd. Het inheien der palen, da aanvankelijk naar wensch ging, ondervond, nadat er een 30tal waren geslagen, veel bezware en oponthoud, doordien het bleek, dat in de voor de beschoeiing aangenomen richting o eenigen afstand vóór de bestaande, zich paalstompen bevonden, die vooraf moesten worde uitgetrokken.

In verband met de door het bestuur van het waterschap Hemelumer Oldephaert en aanhoo rige Zeedijken, na de opruiming der steenkisting door den aanleg van den Noorderhavendam noodig geoordeelde verdediging van het gedeelte dijksbeloop met voorland, tusschen de ont eigeningsgrens en het einde hunner steenglooiing, die dan ook in den loop van den nazome werd aangebracht, was noodzakelijk om het ook het overblijvende onverdedigde gedeelte voo land tusschen de genoemde onteigeningsgrens en het aansluitingspunt van den Noorderha vendam te verdedigen.

Ingevolge het daartoe gedane voorstel werd dan ook bij beschikking van 4 September 1884 n°. 54, afdeeling Waterstaat B, machtiging tot de uitvoering verleend. Het werk, bestaand in het ophoogen van het voorland, het herzetten van aanwezige Noordsche steen en het make van basaltglooiing, kwam op het einde van het jaar nagenoeg gereed.

Nadat slechts korten tijd de werkzaamheden volgens bestek n°. 888, wegens het maken va stationsgebouwen, werken tot bewaking, beveiliging en afdeeling en eenige verdere werke voor het gedeelte Stavoren-Sneek, die toen voornamelijk bestonden in het maken der ve schillende timmerwerken en het heien voor de halte Molkwerum waren voortgezet, wer het werk in het laatst van Februari door de aannemers verlaten en gestaakt en werden z bij vonnis der arrondissements-rechtbank te Leeuwarden van 18 Maart met ingang van 2 Februari in staat van faillissement verklaard.

Na aanschrijving aan de borgen werd daarop door deze den 20sten Maart het werk hervat

nadat vooraf de stand van het werk was opgenomen, ten einde ingevolge § 450 der A. V. de verdeeling der aannemingssom te kunnen bepalen. Met de daarna vastgestelde verdeeling werd door den curator in het faillissement en de borgen genoegen genomen.

Het hoofdgebouw op het station Workum werd geheel opgetrokken en onder dak gebracht, het timmerwerk is op het aanbrengen der trappen en eenige verdere betimmering na, afgeloopen, terwijl het stukadoorwerk op het maken der lambrizeeringen na, in de vestibule gereed kwam. Het binnenhoutwerk is meerendeels voor de tweede maal gegrond.

De keermuren voor de perrons zijn gemetseld, en met het stellen der marquise, waarvoor al het ijzerwerk is aangevoerd, is een begin gemaakt. De goederenloods aldaar kwam geheel gereed. Van de hoofdgebouwen op de stations Hindelopen en Oudega, die ook geheel werden opgetrokken, zijn de buitendeuren afgehangen, is de zoldertrap gesteld en zijn de verdere binnenbetimmeringen en het stukadoren in bewerking.

In het hoofdgebouw op het station IJlst is de binnenbetimmering nagenoeg, en het stukadoorwerk geheel afgeloopen, eenige schoorsteenmantels zijn gesteld en het verven en het aanbrengen van grondpapier is onderhanden genomen.

De keermuren van de perrons en de veeladingen op de drie laatstgenoemde stations werden gemetseld, en de bijgebouwtjes aldaar en op de halte Molkwerum werden geheel opgetrokken, met zink afgedekt, gevoegd en gestukadoord.

Het hoofdgebouw op de evengenoemde halte kwam, op het afverven en eenige kleinigheden na, geheel gereed. Ook de keermuren van de perrons werden gemetseld, doch, evenals die op andere stations, niet afgedekt, hetzij met de voorgeschreven Niedermendiger steen of met een rollaag, met het oog op vermoedelijke zakking van den opgehoogden grond, om welke reden dan ook reeds het metselen dier keermuren zoolang mogelijk werd uitgesteld, en bovendien de aanleg minder diep is geschied.

De wachterswoningen werden allen opgemetseld en onder dak gebracht en zijn ongeveer voor de helft geheel of gedeeltelijk afgeverfd, terwijl van de overigen het timmer- en stukadoorswerk deels onderhanden, deels nagenoeg afgeloopen is, en met het gronden werd begonnen.

Behalve bij vier wachterswoningen, waar zulks onnoodig voorkwam, werd onder de 17 overigen, nadat daarvoor bij beschikking van 7 Mei 1884, n°. 43, afdeeling B, machtiging was verleend, een gecreosoteerd roosterwerk aangebracht, ten einde, met het oog op de te verwachten zakking, door de indrukking van den ondergrond, waarop de zandfundeering rust, zooveel mogelijk het scheuren van het muurwerk door de ongelijke zakking te voorkomen.

Ofschoon verscheidene woningen, die van 0.10 tot 0.20 M. hooger zijn aangelegd, reeds in meerdere of mindere mate zijn gezakt, is tot nog toe slechts bij eene woning eene kleine scheur in een der binnenmuren opgemerkt.

De wachthuisjes kwamen op het verven na gereed; de draaibekken werden voor ongeveer de helft, en die op de waterdammen voor ongeveer een derde gedeelte geplaatst, en met het stellen der wipsluitboomen werd begonnen.

Van de afrastering bij overwegen en evenwijdige wegen werd ongeveer de helft aangebracht en met het stellen van die tot afsluiting der stations werd een begin gemaakt.

Den 6den Februari had de aanbesteding plaats wegens het maken van gebouwen en eenige verdere werken op het station Stavoren, volgens bestek n°. 902. Het werk werd bij beschikking van Februari 1884, n°. 21, afdeeling Waterstaat B, aan den minsten inschrijver A. J. Van Liemt te Amsterdam voor 174800 gulden toegewezen.

De werkzaamheden werden begonnen met de bekling van het hoofdgebouw, terwijl vervolgens ook de andere gebouwen onderhanden werden genomen.

Het hoofdgebouw kwam onder dak, de afdekking met zink werd aangebracht en de binnenbetimmering en het stukadoorwerk zijn in bewerking.

Het bijgebouw werd opgemetseld en met zink afgedekt, terwijl met het binnenwerk werd begonnen.

De locomotievenloods werd onder dak gebracht, de zolders in de dienstlokalen werden gelegd en de beide aschkuilen werden gemetseld.

De rijtuigenloods werd opgetrokken, onder de kap gebracht en afgedekt.

Het gebouw voor dienstwoningen kwam onder dak en met de binnenbetimmering en het stukadoren werd begonnen.

Het gebouw tot waterbezorging is tot de draagsteenen voor het ijzeren reservoir opgetrokken.

De overdekte kolenbergplaats kwam gereed, en van de veelading werden de keermuren gemetseld.

Van de draaischijf werd het penant tot den draagsteen voor den spilhouder en de ringmuur tot de draagblokken voor den rolring opgetrokken.

De wachterswoning werd onder dak gebracht en de binnenbetimmering is nagenoeg gereed.

Den 17den September werd aanbesteed het maken van grondwerken, gebouwen, bestratingen, overgangs-, afsluitings- en eenige verdere werken, benevens het leggen van sporen en wissels tot uitbreiding van het station Leeuwarden, volgens bestek n°. 923. De minste inschrijvers waren A. S. en J. Schaafsma te Harlingen, aan wie bij beschikking van 23 September 1884, n°. 16, afdeeling Waterstaat B, het werk werd gegund.

Den 6den October werd met de aardewerken begonnen en deze werden geregeld voortgezet.

De aardebaan van den omgelegden Zwolschen spoorweg kwam gereed en het stationsterrein werd voor een gedeelte opgehoogd. Hiervoor werd in het geheel ongeveer 40000 M³. grond ontgraven en verwerkt.

Voor de zandophooging werd in de spoorweghaven met kleine schuiten zand aangevoerd, hetwelk grootendeels op het stationsterrein ten zuiden der haven werd gedeponeerd.

Voor de zandfundeering der locomotievenloods, die gereed kwam, werd het zand per spoor aangevoerd van Veenwouden, waar het door de aannemers aan een nabij het station gelegen terrein wordt ontleend.

De beheiling voor den duiker in de omgelegde baan kwam gereed en met die voor de draaischijf zal worden begonnen.

De ontwerpen voor een nieuwe locomotievenloods en de verdere inrichtingen voor den dienst der tractie en voor de vergrooting van de goederenloods op het in uitbreiding zijnde station Leeuwarden zijn in hoofdzaak goedgekeurd.

Bestedingsbescheiden werden daarna opgemaakt om tot de uitvoering der verdere stationsuitbreiding te kunnen overgaan.

Lijn Rotterdam—Hoek van Holland.

In afwachting van mogelijk te maken wijzigingen in den aanleg van den Nieuwen Waterweg beneden Maassluis kon de richting van den spoorweg van Maassluis tot den Hoek van Holland nog niet worden vastgesteld.

Met de onteigening der bij Koninklijk besluit aangewezen perceelen wordt voortgegaan. Twee koopakten werden goedgekeurd, waarbij 9.3761 H. A. in de gemeente Vlaardingen is aangekocht.

Met den Administrateur der Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij had overleg plaats over de inrichting van het station Schiedam tot gemeenschappelijk station.

Voorts werd voortgegaan met het ontwerpen der verschillende kunstwerken in en naast de spoorbaan, der stationsterreinen en der gebouwen.

Lijn Nijmegen—Venlo.

Bestek n°. 780. Het afgraven van den rechter Maasoever onder Mook en Heumen. Bij

Aanleg van het jaar ~~1880~~ 1885

schijven van 13.5 M. middellijn op de stations Hoorn en Enkhuizen, den 8sten April opgesteld; den 13den dier maand had de beproeving plaats, door belasting met de 63 tons locomotief »Nestor" der Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij. De beproeving gaf voldoende uitkomsten, zoodat de draaischijf den 30sten April bij proces-verbaal werd overgenomen en terstond bij de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij in gebruik kwam.

De bovenbouw der draaischijf te Enkhuizen was den 11den Juni opgesteld op den inmiddels voltooiden onderbouw (zie gedeelte Hoorn-Enkhuizen); de beproeving had den 12den Juni plaats, door belasting met dezelfde locomotief als de schijf te Hoorn. Ook deze beproeving leidde tot bevredigende uitkomsten; de draaischijf werd nog dienzelfden dag door de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij in gebruik genomen.

Bij beschikking van 1 September 1885, n°. 10, afdeeling Waterstaat B, werd de staat van meer en minder werk en van verrekening, behoorende tot de uitvoering dezer overeenkomst, goedgekeurd tot een bedrag aan meer werk van 104.47 gulden.

De overweg in den Purmerender weg en de toegangsweg naar het station Purmerend, werden bij proces-verbaal dd. 31 Januari door het gemeentebestuur van Purmerend in beheer en onderhoud overgenomen.

De niet voor den spoorweg benoodigde gedeelten van het Noordhollandsch Kanaal, ter plaatse van de spoorwegbrug te Purmerend, met de wegen, bermen en slooten aan de westzijde werden, bij proces-verbaal dd. 10 Juni door den betrokken Ingenieur van den Waterstaat in beheer en onderhoud overgenomen.

Gedeelte Hoorn-Enkhuizen.

De werken volgens bestek n°. 912, het maken van gebouwen en inrichtingen op de stations Westwoud, Hoogkarspel en Bovenkarspel en het bouwen van twaalf wachterswoningen ten behoeve van den spoorweg Hoorn-Enkhuizen, werden op den in het bestek bepaalden tijd, vóór 1 Mei voor de eerste maal geheel voltooid opgeleverd.

Bij beschikking van 26 Maart 1885 werd goedgekeurd eene overeenkomst met den aannemer van het bovengenoemd bestek, tot het doen vervallen van de besteksbepaling dat de Rijksbelastingen wegens de te leveren directiekeet ten laste van den aannemer zijn. Het bedrag dier belasting ad f 26.39 gulden werd van den 1sten opleveringstermijn afgetrokken.

Bij beschikking van 31 Augustus 1885, n°. 20, afdeeling Waterstaat B, werd de staat van meer en minder werk en van verrekening, behoorende tot de uitvoering dezer werken, goedgekeurd tot een bedrag aan meer werk van 3778.90 gulden.

Ten einde den spoorweg met den zomerdienst van 1885 in exploitatie te kunnen brengen, werd eene bij beschikking van 14 April 1885, n°. 35, afdeeling Waterstaat B, goedgekeurde overeenkomst, aangegaan met den aannemer van bestek n°. 912, wegens het maken van den bovenbouw van den spoorweg van Bovenkarspel naar Enkhuizen, den onderbouw eener draaischijf van 13.5 M. middellijn, met kolenbergplaats en het maken van tijdelijke inrichtingen op het station Enkhuizen, bestaande in een vaste houten brug met vijf openingen over den omgelegden Burgwal; een hoofdgebouw met voorplein, stoepen en trottoirs en een verhoogde los- en laadplaats met de vereischte afsluitingen en lantaarnen voor eene som van 50000 gulden.

Wegens de nog in uitvoering zijnde werken volgens bestek n°. 917, moest volgens deze overeenkomst, in afwijking van het oorspronkelijke ontwerp, het exploitatiespoor tusschen Bovenkarspel en Enkhuizen, links in plaats van rechts van de spoorwegas worden gelegd; dientengevolge werd de bovenbouw van 3 bruggen en van doorgang onder den spoorweg, allen eene wijdte van 3.5 M. hebbende, van de rechter- naar de linkerzijde verplaatst.

De tijdelijke stationsinrichtingen werden aan de noordwestzijde van het stations-emplacement

gemaakt, alwaar de grondwerken door den aannemer van bestek n°. 917 tijdig in gereedheid konden worden gebracht en waar de exploitatie gemakkelijk kon geschieden, zonder in hinderlijke aanraking te komen met het verdere grondvervoer.

De volgens het bestek n°. 883 gemaakte weg langs den omgelegden Burgwal, vroeger reeds in beheer en onderhoud aan de gemeente Enkhuizen overgegeven, kon daarbij geschikt als toegangsweg tot het tijdelijke station dienst doen. De weg werd daartoe, van wege de gemeente, met gas verlicht.

De werken werden terstond door den aannemer met kracht aangevat en werden op den in de overeenkomst vastgestelden datum, 15 Mei 1885, voltooid opgeleverd.

De staat van meer en minder werk en van verrekening, waartoe de uitvoering van dit werk aanleiding gaf, werd goedgekeurd bij beschikking van 31 Augustus 1885, n°. 19, afdeeling Waterstaat B, tot een bedrag aan meer werk van 219.63 gulden.

Wegens gebleken ondichtheid van het dak van het hulpgebouw, werd bij aanschrijving van 7 December 1885, n°. 62, afdeeling Waterstaat B, machtiging verleend tot het alsnog doen maken, door den aannemer Ph. Verbruggen, van eene houten beschieting onder de pannenbedekking en de kosten daarvoor tot een bedrag van 300 gulden op declaratie te verrekenen.

In verband met het voornemen om den spoorweg met den zomerdienst in exploitatie te brengen, was, bij beschikking van 25 Maart 1885, n°. 23, afdeeling Waterstaat B, nog goedgekeurd eene overeenkomst met den aannemer van bestek n°. 912, wegens het maken van afsluitingen voor publieke overwegen, werken tot bewaking en afdeeling en eenige verdere werken tot voltooiing van den spoorweg Hoorn-Enkhuizen, voor eene som van 7250 gulden. Deze werken werden op het in de overeenkomst vastgestelde tijdstip, den 15den Mei, voor de eerste maal geheel voltooid opgeleverd.

Bij beschikking van 23 Mei 1885, n°. 38, afdeeling Waterstaat B, werd machtiging verleend tot het maken van nog 2 stootbokken op het tijdelijk station Enkhuizen en de kosten daarvoor te verrekenen volgens de bepalingen van bovengenoemde overeenkomst.

Bij beschikking van 31 Juli 1885, n°. 28, afdeeling Waterstaat B, werd goedgekeurd de staat van meer en minder werk en van verrekening, behoorende tot de uitvoering van de werken volgens deze overeenkomst, tot een bedrag aan meer werk van 298.19 gulden.

De grondwerken voor het ophoogen van het stationsterrein en het maken van eene spoorweghaven met bijbehoorende werken te Enkhuizen, volgens bestek n°. 917, die in het begin van December 1884 wegens de slechte weersgesteldheid waren gestaakt, werden in den loop van de maand Februari krachtig hervat. Niet geheel zonder bezwaar voor den geregelden gang van het grondvervoer, werden de werkzaamheden zóó geregeld, dat de noordwestzijde van het stationsemplacement in de eerste plaats werd aangestort, ten einde aldaar de tijdelijke stationsinrichtingen te kunnen bouwen.

Hoofdzakelijk werd de voor de ophooging benoodigde grond ontleend uit de overhoeken rechts van de baan, tusschen Bovenkarspel en Enkhuizen; uit de binnen den ouden vestingwal van Enkhuizen gelegen overhoeken rechts van het station; uit de ontgraving van dien vestingwal; uit de ontgraving van het voor de uitbreiding der vluchthaven beschikbaar gestelde perceel gemeentegrond en eindelijk uit de ontgraving voor de spoorweghaven.

Eerstgenoemde overhoeken werden grootendeels met een excavator ontgraven tot eene diepte van 5 M. ÷ A.P.

Tot het vervoer van den grond waren 4 groote en 2 kleine locomotieven, benevens 40 groote en 10 kleine waggons (of kipkarren) in dienst.

In het geheel is verwerkt ongeveer 400000 M³. grond, waarvan in 1885 ongeveer 320000 M³.

Er ontstonden herhaaldelijk afschuivingen van het noordelijke en westelijke havenboord met de ten deele daarop reeds aangebrachte basaltglooiingen, terwijl ook de toegangsweg

onderscheidene malen over een gedeelte zijner breedte wegschoof in de aangrenzende ontgraving voor de vluchthaven. Bij de herstelling der afgeschoven havenboorden werden door den aannemer rijzen bedden in de havenbeloopen gelegd, waardoor, zijns inziens, verdere verschuivingen zouden worden voorkomen.

Daar het belang van het werk medebracht de verzakkingen zooveel mogelijk tijd te laten tot rust te komen, en ook de rijzen bedden langzaam aan te vullen, om door plotselinge ophooging geen nieuwe verzakkingen te bevorderen, terwijl tevens, ten einde de weggeschoven basaltglooiingen te kunnen herstellen, het water niet te spoedig in de haven mocht worden toegelaten, werd bij beschikking van 30 September 1885, afdeeling Waterstaat B, goedgekeurd eene overeenkomst met den aannemer van bestek n°. 917, waarbij de eerste opleveringstermijn van vóór 1 October 1885, werd verlengd tot vóór 1 Januari 1886.

Met zekerheid kan nog niet worden gezegd of de rijzen bedden aan de verwachting zullen beantwoorden, daar het profiel van het aardewerk daarop nog niet ten volle is hersteld.

Op te merken valt, dat de verschillende afschuivingen zich vertoonden ter plaatse, waar de beloopen der spoorweghaven vallen in de oude gedempte stadshaven.

Het heiwerk der basaltmuren kwam in Februari gereed; met het metselen dier muren werd den 9den April aangevangen; zij waren den 23sten Juli tot onderkant dekzerk opgemetseld.

In beide muren begonnen zich gedurende de met zorg verrichte aanaarding, eenige scheuren te vertoonen, waarschijnlijk het gevolg van eene geringe beweging der palen door de samenpersing van den ondergrond. De scheuren zijn van weinig beteekenis en vertoonden in het laatst van het jaar geen werking meer.

Den 15den Mei werd het eerste grondstuk voor den havendam in het Krabbersgat gezonken. Het verdere opzinken en opwerken ging geregeld voort; de dam met de daarop aangebrachte basalt- en klinkerglooiingen, de verdere basaltglooiingen en de klinkerglooiingen — deze laatste uitgezonderd die op de verzakte havenboorden — zijn gereed.

Nadat de grondwerken rondom de haven ter voldoende breedte en hoogte waren opgeleverd, werd door het Dijksbestuur van Drechterland vergunning verleend tot het opruimen van de bestaande steenglooiing op den Keetendijk en het vergraven van dien dijk.

Niettegenstaande de aanzienlijke hoeveelheid puin, die in het dijkslichaam werd aangetroffen, leverde de ontgraving aanvankelijk geen bezwaar op, tot op de diepte van ongeveer A.P. gestuit werd op 3 tot 6 vóór de oude wierriem aanwezige rijen aaneengesloten grenen en eiken palen, lang van 4 tot 7 M. en zwaar ongeveer 0.25 bij 0.25 M., wier tusschenruimten waren opgevuld met rijshout, sparren, puin en zware stortsteen.

De opruiming van deze palen en steenblokken geschiedde aanvankelijk in den droge, door het herhaaldelijk overwerken van een aarden dam in zee; de lage najaarswaterstanden begunstigden dezen arbeid; den 1sten December was men echter verplicht den dam door te steken en het water in de haven toe te laten; met 2 baggermolens werd daarop onmiddellijk aangevangen het verdere gedeelte van den dijk op te ruimen. De aanwezigheid van nog veel palen en steen bemoeielijkt dezen arbeid echter ten zeerste en veroorzaakte herhaalde zware beschadiging aan de baggermolens, zoodat het werk den 1sten Januari 1886 nog niet was opgeleverd.

De remmingwerken voor de basaltkaaien zijn gereed. Krachtens aanschrijving van 9 September 1885, n°. 24, afdeeling Waterstaat B, werd in het belang van de veiligheid der scheepvaart goedgekeurd, de dukdalven in hanepooten te wijzigen en hun aantal tot 15 te beperken; deze hanepooten zijn voltooid.

De tot 25 M. ÷ A.P. op het stationsemplacement geslagen Nortonwelpijp leverde geen drinkbaar water op; de put om die wel werd gemetseld.

Bij beschikking van 13 April 1885, n°. 29, afdeeling Waterstaat B, werd goedgekeurd eene overeenkomst met den aannemer van bestek n°. 917, waarbij de besteksbepaling,

dat de Rijksbelastingen wegens de volgens het bestek te leveren keeten ten laste des aannemers zijn, komt te vervallen, en daarvoor van het bedrag van den 1sten opleveringstermijn eene som van 249.32 gulden wordt afgetrokken.

Den 10den Juni werd aanbesteed het maken van eene locomotievenloods met bijbehoorende werken en van eene waterbezorging op het station Enkhuizen, volgens bestek n°. 941. Bij beschikking van 16 Juni 1885, n°. 22, afdeeling Waterstaat B, werd de besteding goedgekeurd en het werk gegund aan de laagste inschrijvers P. B. Mirande en H. R. Mirande te 's-Gravenhage, voor 53100 gulden.

Het werk werd krachtig ter hand genomen en voortgezet; de ongunstige weêrsgesteldheid en de eigenaardige moeielijkheden, waartoe eene 6 M. diepe ontgraving op een zeer beperkt terrein en in de onmiddellijke nabijheid van de tijdelijke stationsinrichtingen, aanleiding gaven, was oorzaak dat de paalfundeering voor de locomotievenloods den 7den September eerst zoover was gevorderd, dat met metselen kon worden aangevangen.

Met het oog op het vergevorderde jaargetijde werd het metselwerk boven het trasraam uitgevoerd in specie van 5 deelen zand, 1 deel Portlandcement en 1 deel schelpkalk.

Ten gevolge van niet tijdigen aanvoer van den tot aanvulling in en rondom de locomotievenloods benoodigden grond, door den aannemer van bestek n°. 917, in verband met de in elkaar grijpende werkzaamheden dezer beide bestekken, ondervond het werk vertraging, zoodat het niet op den in het bestek vastgestelden opleveringstermijn, vóór 15 December, gereed was.

Voor de locomotievenloods is het buitenmetselwerk nagenoeg gereed; de kapspanten zijn gesteld; de uitbouw is onder de kap en het zink tot afdekking aangebracht.

De zandkisten voor de aschkuilen zijn gereed; het met chloorzink bereide hout voor de fundeering der aschkuilen is aangevoerd.

Op den watertoren is de kap gesteld; het metselwerk is opgetrokken tot onderkant gootbodem.

De watervergaarbak is aan de werkplaats te Kralingen in elkaar gesteld en ter verzending gereed; de buizen voor de waterleiding liggen nagenoeg allen ter keuring gereed te Rotterdam.

De onderbouw der waterkraan is gereed.

Bij beschikking van 16 October 1885, werd goedgekeurd eene overeenkomst met de firma L. J. Enthoven en C°. te 's-Gravenhage, wegens het maken, leveren en opstellen van den bovenbouw der waterkraan voor eene som van 960 gulden.

De waterkraan was den 29sten October geheel opgesteld; de beproeving kon niet geschieden wegens het niet gereed zijn van de waterleiding volgens bestek n°. 941.

Naar aanleiding van door burgemeester en wethouders van Hoorn ingebrachte bezwaren tegen de afsluiting van het voetpad langs den Koepoortsweg, werd bij beschikking van 12 October 1885, n°. 51, afdeeling Waterstaat B, bepaald dat naast de ter afsluiting van den rijweg gemaakte wipsluitboomen van 6 M. dagwijdte, nog gemaakt zouden worden draaihekken, wijd in den dag 1.4 M. Het maken van deze draaihekken in de bestaande vaste afsluiting, met het uitbreiden der bestrating, het verhoogen van het voetpad langs de westzijde van den Koepoortsweg en verdere daarmede in verband staande werken, werd voor eene som van 220 gulden op declaratie uitgevoerd door den aannemer Ph. Verbruggen te Waddinxveen.

Met de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij was overeengekomen dat zij het baanvak Hoorn-Enkhuizen, met tijdelijke inrichtingen op het station Enkhuizen, met den zomerdienst van 1885 ter exploitatie zou overnemen. Nadat den 2den Juni de opneming door den Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten had plaats gehad, werd de weg door de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij ter exploitatie overgenomen en voor het publiek verkeer geopend.

In verband hiermede werden de aannemers der werken volgens de bestekken n°. 883 en 912, overeenkomstig de in die bestekken voorkomende bepalingen en de aannemer der overeenkomst, goedgekeurd bij beschikking van 25 Maart 1885, n°. 23, afdeeling Water-

staat B, met ingang van 6 Juni van het onderhoud hunner respectieve werken ontslagen en het bedrag wegens minder onderhoud van de tweede opleveringstermijnen dier werken, respectievelijk 3268 gulden, 987 gulden en 407.50 gulden, afgetrokken.

Alle overwegen, omgelegde wegen en toegangswegen op dit gedeelte van den spoorweg, werden door de betrokken gemeente- en waterschapsbesturen, bij proces-verbaal in beheer en onderhoud, overgenomen, met uitzondering van het bovengenoemd voetpad langs den Koepoortsweg te Hoorn.

Het bestek n°. 947, wegens het leggen van sporen en wissels, met de levering van ballast en het maken van gebouwen en verdere inrichtingen op het station Enkhuizen, werd goedgekeurd en de aanbesteding vastgesteld op 20 Januari 1886.

21 Januari had plaats de aanbesteding wegens de inrichting en bediening van een stoombootveerdienst tusschen Enkhuizen en Stavoren, in verband met de diensten op de Staatsspoorwegen van Zaandam naar Enkhuizen en van Stavoren naar Leeuwarden.

Het proces-verbaal van aanbesteding werd niet goedgekeurd en de herbesteding, met eenigszins gewijzigde voorwaarden vastgesteld op 20 Mei. De bediening van het veer werd gegund aan den minsten inschrijver C. Bosman te Alkmaar, tegen een jaarlijksch subsidie van 65000 gulden.

De veerstoombooten zijn in aanbouw bij de Koninklijke Fabriek van Stoomwerktuigen te Amsterdam. Men hoopt met de vervaardiging zóó spoedig gereed te komen, dat het veer met 1 Juli 1886 zal kunnen worden geopend.

Voor zooveel de spoorweghaven te Enkhuizen betreft, werd door dien ondernemer verzocht dat alsnog ten behoeve van eene veilige en gemakkelijke beweging van de door hem in de vaart te brengen stoomschepen, in de haven een steiger of draaistoel voor Rijksrekening zou worden gemaakt, waaromtrent nog geene definitieve beslissing is genomen.

Lijn Stavoren-Leeuwarden.

De werkzaamheden, die nog ter voltooiing van de werken volgens bestek n°. 858 moesten geschieden, werden in de eerste maanden van het jaar uitgevoerd. Zij bestonden in de ophooging van het station Oudega, de halte Molkwerum en enkele baanvakken, het opbrengen van ballast, het leggen van nog ontbrekende sporen en het egaliseeren en afwerken van bermen en beloopen.

Het werk werd den 1sten Maart voor de eerste maal voltooid opgeleverd.

Den 26sten October had de opneming van al de werken van het gedeelte spoorweg Sneek-Stavoren plaats, waarna op 8 November de lijn voor het publiek verkeer werd geopend.

De werken volgens bestek n°. 884, wegens het vergrooten van de haven te Stavoren, het maken van het stationsterrein en het gedeelte aardebaan, benevens eenige verdere werken, werden geregeld voortgezet.

Met het uitbaggeren der haven, dat nog voortdurend werd bemoeielijkt door de vele aanwezige palen en steenen, werd, voor zooveel de vorst en later het drijfijs zulks niet beletten, zooals in het laatst van Januari en het begin van Februari het geval was, krachtig voortgegaan.

Nadat eindelijk de haven op de vereischte diepte was gebracht, kon zij den 1sten April voor het publiek verkeer worden geopend, waarna onmiddellijk werd overgegaan tot het maken van den voorgeschreven afsluitdam in de oude haven.

De aardewerken voor het stationsterrein werden afgemaakt en de ontbrekende sporen en wissels gelegd. Het terrein werd verder afgedekt met grind, terwijl voorts al de overige nog te verrichten werkzaamheden werden uitgevoerd.

Het geheele werk werd den 1sten Mei voltooid.

Uit de in de laatste dagen van het vorige jaar gedane peilingen bleek, dat langs de noordzijde en den kop van den Noorderhavendam de diepte van de laagwaterlijn tot op ongeveer 5 M. daaruit zeewaarts was toegenomen.

Voorts was bij die peilingen gebleken, dat over de genoemde breedte op de stukken geen of althans zeer weinig steen meer aanwezig was, en dat zij dus niet alleen onbeveiligd waren voor den paalworm, doch tevens te weinig bescherming of verdediging aanboden voor de hooger gelegen beloopen van den dam.

Eene bestorting met steen tot eene hoeveelheid van 2500 ton, waarvan de helft wegende niet minder dan 200 K.G. en de wederhelft niet lichter dan 20 K.G., werd daarom noodig geacht, en ingevolge het daartoe gedane voorstel werd dan ook bij beschikking van 2 Februari 1885, n°. 39, Afdeeling Waterstaat B, machtiging verleend tot de uitvoering van dit werk, op staat van meer werk, tot een bedrag van 11250 gulden.

Deze bestorting, waarmede, zoodra de omstandigheden zulks toelieten, werd begonnen, was in het laatst van Maart afgeloopen.

Nog werd, bij beschikking van 26 Maart 1885, n°. 21, Afdeeling Waterstaat B, machtiging verleend tot het aanbrengen van eene verdediging, bestaande uit langsche en dwarsrijen zware perkoenen (lang 2.50 M. en in omtrek 0.48 M.) op het westelijk en zuidelijk beloop van den Noorderhavendam.

Blijkens de opgedane ondervinding toch zijn die beloopen bij stormen uit het zuidwesten tot het noordwesten zeer blootgesteld, en waren reeds meermalen door de werking der golven, die zich met groote kracht tot diep in de haven voortbewegen, verzakkingen in het beloop ontstaan.

Met de uitvoering van dit werk, op staat van meer werk tot een bedrag van 3605 gulden, goedgekeurd dd. 2 Mei 1885, n°. 38, afdeeling Waterstaat B, werd in het laatst van Mei begonnen en het kwam in het laatst van Juni gereed.

Voor zoover reeds nu kan worden beoordeeld, blijkt deze verdediging aan het doel te beantwoorden.

Met de uitvoering der werken volgens bestek n°. 888 werd geregeld voortgegaan.

Zij bestonden in het aftimmeren, stukadoren, verven en behangen der hoofdgebouwen, het aanbrengen, na verkregen machtiging, van troggewelfjes tusschen getrokken ijzeren liggers in de vestibule, het stellen der marquise op het station Workum, het afdekken der perronmuren met Niedermendiger banden of rollagen en het maken der bestratingen; verder in het plaatsen van afrastering op de stations en bij overwegen, van wipsluitboomen, van de nog ontbrekende draaihekken en vaste hekken en van de tangentpalen, waarschuwborden en haltpalen, en voorts in verschillende werkzaamheden, die nog ter geheele voltooiing noodig waren.

Het geheele werk kwam in het begin van Mei gereed. De werken volgens bestek n°. 902, wegens het maken van gebouwen en eenige verdere werken op het station Stavoren, werden geregeld voortgezet en kwamen in Augustus gereed.

Bij staat van meer werk, ten bedrage van 8734.82 gulden, goedgekeurd bij beschikking van 5 Maart 1885, n°. 27, afdeeling Waterstaat B, werd aan den aannemer van dit bestek opgedragen het maken van eene overkapping van het overpad en van den doorgang tusschen het hoofd- en het bijgebouw. Dit werk werd in het laatst van November voltooid.

Ofschoon de werken volgens bestek n°. 923 gedurende de eerste maanden van het jaar nog zonder stoornis waren voortgezet, werden echter de aannemers bij vonnis der arrondissements-rechtbank te Leeuwarden van 9 April in staat van faillissement verklaard.

In antwoord op de daarop door den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid aan de borgen gerichte aanmaning om het werk binnen 8 dagen te hervatten, verklaarde zich de borg K. Hollander wel genegen, doch de borg D. Schaafsma niet.

Door eerstgenoemden borg werd, nadat intusschen het werk was hervat, doch vooraf ingevolge § 450 der A. V. de stand van het werk was opgenomen ter bepaling van de verdeeling der aannemingssom, bij overeenkomst van 29 Mei 1885, goedgekeurd bij beschikking van 30 Juni 1885, lit. A, Afdeeling Waterstaat B, de voortzetting en voltooiing van het werk opgedragen aan den aannemer K. Bleeker te Zutphen.

Door dezen aannemer werden nu de werken geregeld voortgezet, en nadat den 23sten September het gedeelte van den omgelegden Zwolschen spoorweg in exploitatie was genomen, kort daarop geheel voltooid.

Een ontwerp-bestek wegens het maken van eene locomotievenloods en eenige andere gebouwen en werken tot uitbreiding van het station Leeuwarden is in bewerking.

Het gedeelte van den spoorweg van Leeuwarden naar Sneek werd opgenomen en in kaart gebracht en de noodige kopieën zijn ten deele gereed en overigens in bewerking.

Lijn Rotterdam-Hoek van Holland.

Met de onteigening van de bij Koninklijk besluit van 26 Juni 1883, n°. 13, aangewezen perceelen wordt geregeld voortgegaan.

De voorgestelde richting van Maassluis tot den Hoek van Holland werd voorloopig goedgekeurd en met de uitbakening een begin gemaakt.

Het overleg met de Administratie der Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij omtrent een gemeenschappelijk station te Schiedam heeft nog tot geen resultaat geleid.

Met het gemeentebestuur van Vlaardingen werd eene bij beschikking van 28 Februari 1885, n°. 22, Afdeeling Waterstaat B, goedgekeurde overeenkomst getroffen, wegens voorzieningen bij den aanleg van den Staatsspoorweg Rotterdam-Hoek van Holland in de gemeente Vlaardingen, ten behoeve van de uitwatering en bemaling van den polder Buitenweide, het Buitenland van de Buitenweide en van de uitwatering van den polder, waarin het Prikkengat is gelegen, tot een bedrag van 3588 gulden.

Een bestek wegens het maken van den onderbouw eener draaibrug met keersluis in de haven te Vlaardingen werd ingezonden. Met de uitvoering dezer werken wordt evenwel gewacht op de vereischte goedkeuring van het Hoogheemraadschap van Delfland en op eene te sluiten overeenkomst met het gemeentebestuur van Vlaardingen.

Nog werd ingezonden een bestek wegens het maken van de aardebaan, de kunstwerken, de overgangs- en eenige verdere werken voor het gedeelte van piket 58 tot den oostelijken oever van den Boonervliet.

Voorts werd voortgegaan met het ontwerpen van de verschillende kunstwerken in en naast de spoorbaan, de stations en de gebouwen.

Lijn Nijmegen-Venlo.

Na het verstrijken van den onderhoudstermijn werden de werken volgens bestek n°. 780, het afgraven van den rechter Maasoever onder Mook en Heumen, den 16den Februari voor de tweede maal geheel voltooid opgeleverd.

De detailteekeningen voor den tweeden metalen bovenbouw voor de brug over de Maas te Venlo en de daarbij behoorende gewichtstabellen werden door den aannemer van bestek n°. 926 ingezonden.

Na goedkeuring van die teekeningen werd met kracht aan het vervaardigen van het ijzer en de samenstelling der bruggen begonnen.

De voorbereidende werken op de bouwplaats voor het stellen der bovenbouwen waren middelerwijl reeds aangevangen en de werkloodsen op het daartoe te Blerick aangewezen terrein opgeslagen.

Aanleg in het jaar 1886

Door Gedeputeerde Staten der provincie Utrecht werd de aanvullingsligger der toegangswegen naar de stations, liggende langs het gedeelte Amersfoort-Kesteren vastgesteld.

In verband met de overgave dier toegangswegen aan de betrokken gemeentebesturen werden vooraf eenige herstellingen aan die wegen noodig geoordeeld.

Bij beschikking van 4 Februari werd goedgekeurd eene overeenkomst met het polderbestuur van Kesteren, regelende het onderhoud van parallelwegen, van opritten, van overwegen, van watergangen en van kunstwerken in den polder Kesteren, gemeente Kesteren.

Een plan tot het maken van eene rechtstreeksche verbinding van den Oosterspoorweg met de spoorbanen op het tijdelijk station Amersfoort werd opgemaakt. Op het einde van het jaar bleef evenwel nog onbeslist, in hoeverre die verbinding met medewerking van de Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij zou kunnen tot stand komen.

Lijn Zaanstreek-Enkhuizen.

Gedeelte Zaandam-Hoorn.

Het in het vorige jaar uitgestelde verfwerk van de muren en plafonds in het hoofdgebouw op het station Purmerend werd volgens overeenkomst met de aannemers Dekker en Boendermaker te Amsterdam, goedgekeurd bij beschikking van 18 Augustus 1886, n°. 29, afdeeling Waterstaat B, voor de som van 800 gulden uitgevoerd. Het werk werd in September opgeleverd.

Gedeelte Hoorn-Enkhuizen.

Hetgeen nog moest geschieden ter voltooiing der werken, wegens het ophoogen van het stationsterrein en het maken van eene spoorweghaven met bijbehoorende werken te Enkhuizen, volgens bestek n°. 917, werd in de eerste maanden van het jaar verricht.

De Ketendijk werd door uitbaggering ter vereischte diepte verder opgeruimd, terwijl het gedeelte vervallen vestingwal tot aardhaling voor de stationsverhooging werd afgegraven.

Aan de dukdalven en remmingwerken werd de laatste hand gelegd.

In het geheel is voor de werken volgens dit bestek verwerkt 479 000 M³. grond, 79 000 M³. in 1886.

Ten gevolge van de moeilijkheid bij de opruiming der rijen palen, opgevuld met puin en zware stortsteen langs den voet van den Ketendijk, werd de aannemer verhinderd het werk op 1 Januari 1886 op te leveren. Die oplevering had plaats 14 Februari.

De uitvoering gaf aanleiding tot de indiening van een staat van meer en minder werk en van verrekering tot een bedrag aan minder werk van 4200.57⁵ gulden. De staat werd goedgekeurd bij beschikking van 14 Juli 1886, Afdeeling Waterstaat B.

De in het vorige jaar door den aannemer in de verzakte havenboorden gelegde rijzen bedden, hebben tot dusver ten volle aan de verwachting beantwoord: er hebben zich geene verdere verschuivingen of verzettingen vertoond.

Het onderhoud had sedert de oplevering geregeld plaats. Wegens het in gebruik nemen der werken, werd de aannemer op den 1sten September, tegen de in het bestek bepaalde korting, ten bedrage van 2520 gulden, van het verder onderhoud ontslagen.

Het tot deze werken behoorend en tot bureel ingericht directiegebouw werd, volgens overeenkomst met den aannemer D. Volker, goedgekeurd bij beschikking van 8 September 1886, n°. 32, Afdeeling Waterstaat B, in huur genomen.

De locomotievenloods met bijbehoorende werken en de waterbezorging op het station Enkhuizen, volgens bestek n°. 941, die 15 December 1885 hadden moeten worden opgeleverd,

kwamen eerst 1 Mei gereed. Deze vertraging was een gevolg, ten deele van ingrijpende werken voor bestek n°. 917, ten deele, omdat in het belang van het werk het opmetselen der aschkuilen op de zandkistingen in de locomotievenloods ruim drie maanden was uitgesteld. De verrekening van dit werk gaf aanleiding tot het indienen van een staat van meer en minder werk, tot een bedrag aan meer werk van 974.75 gulden.

De staat werd goedgekeurd bij beschikking van 13 Augustus 1886, n°. 54, Afdeeling Waterstaat B.

De werken werden sedert de eerste oplevering in behoorlijken staat onderhouden tot den 1sten Juli, op welk tijdstip de aannemers, wegens het ingebruiknemen dier inrichtingen, van het verder onderhoud, tegen de in het bestek bepaalde korting, ten bedrage van 372 gulden, werden ontslagen.

De in het vorige jaar, krachtens overeenkomst met de firma L. J. Enthoven en C°. te 's-Gravenhage, goedgekeurd bij beschikking van 16 October 1885, gestelde waterkraan te Enkhuizen, werd beproefd en goedgekeurd.

Bij proces-verbaal dd. 1 Juli 1886, werden de locomotievenloods, de watertoren, de waterkraan, de waterleidingen en de sporen van de locomotievenloods naar de draaischijf, ter exploitatie aan de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij overgegeven en door haar overgenomen.

In verband hiermede werd eene aan de aannemers P. B. Mirande en H. R. Mirande te 's-Gravenhage behoorende keet nabij het tijdelijk station te Enkhuizen, volgens overeenkomst, goedgekeurd bij beschikking van 27 Juli 1886, n°. 29, afdeeling Waterstaat B, in huur genomen en tot tijdelijk verblijf van arbeiders en conducteurs, ter beschikking van de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij gesteld.

De tijdelijke houten brug over den Burgwal tot toegang naar het tijdelijk station te Enkhuizen werd, volgens de overeenkomst met den aannemer P. Verbruggen te Waddinxveen, goedgekeurd bij beschikking van 14 April 1885, n°. 35, afdeeling Waterstaat B, in goeden staat onderhouden.

Daar de definitieve stationsinrichtingen op ultimo December nog niet door de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij zijn overgenomen, blijven de tijdelijke, volgens genoemde overeenkomst gemaakte inrichtingen, voorloopig in gebruik, tegen de daarvoor bepaalde vergoeding.

Bij beschikking van 24 April 1886, n°. 84, afdeeling Waterstaat B, werd goedgekeurd eene overeenkomst met den Administrateur der Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij, wegens de levering van twee omwendbare stalen hartstukken en twee puntstukken, ten behoeve van een op het station Enkhuizen te maken kruiswissel, voor de som van 430 gulden. Deze voorwerpen werden in Juni geleverd.

Den 20sten Januari had plaats de aanbesteding wegens het leggen van sporen en wissels, met de levering van ballast en het maken van gebouwen en inrichtingen op het station Enkhuizen, volgens bestek n°. 947.

Het werk werd aangenomen door C. Eckhardt te Almelo voor de som van 194765 gulden.

Het proces-verbaal van aanbesteding werd goedgekeurd bij beschikking van 27 Januari 1886, n°. 49, afdeeling Waterstaat B.

Deze werken werden zoo krachtig aangevangen en voortgezet, dat reeds op 15 Juli aan de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij gelegenheid kon worden gegeven, hare treinen tot de aanlegplaats der stoombooten te doen doorloopen.

Het geheele werk kwam op 1 December, behoudens eenig verfwerk en de opstelling van de marquise langs den westelijken gevel van het hoofdgebouw, zoo ver gereed, dat dit station aan de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij ter overname en exploitatie kon worden aangeboden. Tegen de overname werden echter bezwaren gemaakt, omdat de maat-

schappij vooraf verlangde, dat aan haren eisch, een gedeelte der perrons en aanlegplaatsen alsnog te doen overkappen, zou worden voldaan.

Het omleggen van eenige sporen, volgens dit bestek, moest worden uitgesteld totdat de tijdelijke stationsinrichtingen zijn opgeruimd, hetwelk niet kan geschieden zoolang de definitieve gebouwen niet zijn in gebruik genomen.

Bij beschikking van 23 September 1886, n°. 45, afdeeling Waterstaat B, werd machtiging verleend, op verzoek der Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij, door den aannemer van bestek n°. 947 een loodsje tot berging van brandstoffen op het station Enkhuizen te doen bouwen. Dit gebouwtje kwam gereed, en de staat van meer werk, ten bedrage van 845 gulden, werd bij beschikking van 31 December 1886, lit. P., afdeeling Waterstaat B, goedgekeurd.

Bij beschikking van 17 Mei 1886, n°. 48, afdeeling Waterstaat B, werd goedgekeurd eene overeenkomst met den aannemer P. Verbruggen te Waddinxveen, wegens het verplaatsen van steenen grenspalen en het leveren en plaatsen van draadafrasteringen; het werk werd aangenomen voor 1740 gulden en in Mei opgeleverd. Het verplaatsen van de grenspalen langs de geheele lijn en het stellen der draadafrasteringen langs den spoorweg in de gemeenten Hoogkarspel en Bovenkarspel was een gevolg van de vaststelling der gewijzigde definitieve onteigeningsgrenzen, na de goedkeuring van de gedane voorstellen voor de te verkoopen, niet voor den spoorweg benoodigde overhoeken.

20 September werd aanbesteed het maken en stellen van eene perronoverkapping langs den zuidelijken gevel van het hoofdgebouw op het station Enkhuizen. Het werk werd voor 5750 gulden aangenomen door de Maatschappij »de IJssel" te Kampen. Het proces-verbaal van aanbesteding werd goedgekeurd bij beschikking van 5 October 1886, n°. 28, afdeeling Waterstaat B. De aannemer bleef in gebreke aan de tijdsbepaling volgens het bestek te voldoen, wegens vertraging in de levering van het in de fabrieken in Duitschland bestelde ijzer. De aanvoer daarvan in de fabriek te Kampen wordt echter weldra te gemoet gezien.

Wegens in den loop van het najaar, na de oplevering in September, ontstane belangrijke verondieping van den mond en een gedeelte der spoorweghaven te Enkhuizen, werd eene overeenkomst gesloten met den aannemer P. A. Bos te Gorinchem, tot het uitdiepen voor de som van 3835 gulden, van de verondiepte gedeelten tot 4 M. ÷ A. P. De overeenkomst werd goedgekeurd bij beschikking van 15 December 1886, n°. 43, afdeeling Waterstaat B. De oplevering had in dezelfde maand plaats. De opgeruimde baggerspecie, ongeveer 13000 M³., werd geborgen in de Zuiderzee achter den leidam langs het Krabbersgat.

Op verzoek van de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij werd bij beschikking van 28 December 1886, n°. 54, afdeeling Waterstaat B, machtiging verleend tot het uitbreiden van eenige sporen bij de los- en laadplaats langs de noordzijde van het station Enkhuizen; de uitvoering werd opgedragen aan den aannemer van bestek n°. 947.

Na de uitvoering van de door burgemeester en wethouders der gemeente Hoorn verlangde wijziging in de afsluiting van het overpad in den Koepoortsweg aldaar, werden de opritten van dit overpad bij proces-verbaal dd. 25 Januari 1886, door die gemeente in beheer en onderhoud overgenomen.

Het in het vorig jaarverslag vermelde verzoek van den ondernemer van den stoombootveerdienst Enkhuizen-Stavoren, dat alsnog in de haven te Enkhuizen voor Rijksrekening een steiger of draaistoel zou worden gemaakt, werd toegestaan. De draaistoel werd door den aannemer van bestek n°. 917, aan wien de uitvoering was opgedragen, uitgevoerd en de kosten in den verrekeningstaat van dat bestek verrekend.

Bij overeenkomst, goedgekeurd bij beschikking van 15 Juni 1886, n°. 43, Afdeeling Waterstaat B, heeft de ondernemer C. Bosman zich verbonden den steiger voor zijne rekening te onderhouden.

De stoombooten voor den Rijksveerdienst Enkhuizen-Stavoren kwamen in Juni gereed; zij werden onderzocht, beproefd en goedgekeurd; de veerdienst werd den 15den Juli voor het publiek verkeer geopend.

Met het gereed maken der teekeningen en verdere bescheiden, behoorende bij het procesverbaal van overgave en overname der lijn, werd een aanvang gemaakt.

Lijn Stavoren-Leeuwarden.

Nadat uit de in Februari gedane peilingen langs de koppen der beide havendammen te Stavoren gebleken was, dat zoowel uithoofde van eenige verdieping als wegens het niet voldoende gedekt zijn der zinkstukken, het maken van eene bestorting noodzakelijk was, werd daartoe, bij beschikking van 7 April 1886, n°. 52, Afdeeling Waterstaat B, machtiging verleend.

Deze bestorting, bestaande uit 390 ton zware en 800 ton lichte ballaststeen, geschiedde op staat van meer werk tot een bedrag van 3960 gulden en werd nog in den loop der evengenoemde maand uitgevoerd.

Den 2den Mei werden de werken wegens het vergrooten der haven van Stavoren, en andere, volgens het bestek n°. 884, behalve die, waarvan het onderhoud door het in exploitatie komen van den spoorweg had opgehouden, voor de tweede maal opgeleverd.

Ten dienste van het stoombootveer Stavoren-Enkhuizen werd het maken van eene aanlegplaats (remmingwerk met brug) en van een draaistoel en het aanbrengen van eenige wrijfpalen langs den basaltmuur in de haven te Stavoren, noodig geoordeeld.

Nadat daarvan een ontwerp was ingezonden, en dit, behoudens eenige wijzigingen, was goedgekeurd, werd bij beschikking van 29 Mei 1886, lit. A, Afdeeling Waterstaat B, machtiging verleend om de genoemde werken bij overeenkomst te doen uitvoeren door den aannemer J. J. Bekker, voor de som van 7880 gulden.

Het remmingwerk met brug kon niet op den dag der opening van den veerdienst, 15 Juli, voor het verkeer in gebruik worden genomen, terwijl het geheele werk, behoudens eene later, na verkregen machtiging, bij staat van meer werk, aangebrachte versterking van het remmingwerk, op 29 Juli voltooid werd opgeleverd. Ingevolge het door den ondernemer van genoemd stoombootveer gedane verzoek tot plaatsing van een geleidelicht te Stavoren, ten einde in de duisternis den koers van het schip en de hoogte boven het Vrouwenzand te kunnen bepalen, werd daartoe bij beschikking van 23 October 1886, n°. 73, Afdeeling Waterstaat B, machtiging verleend.

Dit geleidelicht, waarvan het maken bij overeenkomst werd aangenomen door den aannemer T. Hilarius, voor 515 gulden, werd in den avond van 16 December ontstoken.

Den 7den April werden de werken, volgens bestek n°. 923, wegens het maken van grondwerken, gebouwen, bestratingen, overgangs-, afsluitings- en eenige verdere werken, benevens het leggen van sporen en wissels tot uitbreiding van het station Leeuwarden, voor zooveel zij nog niet in exploitatie waren genomen, voor de tweede maal opgeleverd.

Den 21sten April had de aanbesteding plaats van het maken van gebouwen en eenige verdere werken tot uitbreiding van het station Leeuwarden, volgens bestek n°. 955.

Dit werk werd bij beschikking van 3 Mei 1886, n°. 53, Afdeeling Waterstaat B, toegewezen aan de minste inschrijvers, T. T. Kloosterman te Hemelum en H. G. Brouwer te Stiens, voor 104 700 gulden.

De werkzaamheden werden begonnen met het ontgraven van den fundeeringput voor het watergebouw, ten einde zoo spoedig mogelijk tot de beheiing te kunnen overgaan, terwijl voorts deels gelijktijdig, deels achtereenvolgens, de overige werken onderhanden werden genomen.

De draineering, de gasleiding naar de deels aanwezige, deels te plaatsen vrijstaande lantarens, de afrastering en de beide kolenloodsen kwamen geheel, en de douanegoederenloods op het verven, de bestratingen en het buitenvoegwerk na, gereed.

Van de locomotievenloods werden de muren der bijgebouwen geheel en de overige muren tot den onderkant der draagsteenen voor de ijzeren spanten der kap opgetrokken en werd tevens het hieronder nader te noemen roosterwerk voor de drie aschkuilen gelegd.

De genoemde bijgebouwen werden voorts onder de kap gebracht en met zink afgedekt; de binnenbetimmering kwam geheel gereed, en met het maken der plafonds werd begonnen.

Het watergebouw werd met inbegrip der door de Exploitatiemaatschappij gevraagde verhooging van 2.60 M. der waterbakken, opgetrokken tot den bovenkant der draagsteenen of tot 7 M. + peil, terwijl daarna de beide waterbakken werden gesteld.

Tot de uitvoering dezer verhooging op staat van meer werk, tot een bedrag van 1650.50 gulden, werd machtiging verleend bij beschikking van 23 September 1886, n°. 42, Afdeeling Waterstaat B.

Bij het ontgraven van de sleuven voor de fundamenten der locomotievenloods bleek de toestand der zandfundeering van dien aard te zijn, dat het niet raadzaam was zonder eenige voorziening de muren op te trekken.

Ingevolge het daartoe gedane voorstel werd, bij beschikking van 14 Juli 1886, n°. 46, Afdeeling Waterstaat B, machtiging verleend tot het aanbrengen, volgens staat van meer werk, van een roosterwerk van gecreosoteerd dennenhout onder de rompmuren der loods en de aschkuilen.

De kopieën der opgemeten kaarten van het gedeelte van den spoorweg Leeuwarden—Sneek kwamen gereed; het verdere gedeelte Stavoren-Sneek werd opgemeten en in kaart gebracht, terwijl de kopieën voor ongeveer de helft gereed kwamen.

Met het oog op de door de Exploitatiemaatschappij in het belang der veiligheid van het publiek voorgestelde wijziging in het vroeger, in overleg met haar vastgestelde plan van het station Leeuwarden, kon, ofschoon reeds enkele gegevens waren verzameld, nog niet worden overgegaan tot het opmaken van de bestedingstukken voor de uitvoering van de nog tot verdere voltooiing noodige werken aldaar.

Thans echter, nu het gewijzigde plan goedgekeurd is, kan het opmaken van de bedoelde stukken definitief onder handen worden genomen.

Met de gemeente Stavoren werd, nadat wegens het door haar verlangde hooge bedrag der vergoeding, de onderhandelingen over het overgeven in beheer en onderhoud van den omgelegden grindweg, de Molkwerumervaart en eenige verdere werken, voorloopig waren gestaakt, eene overeenkomst gesloten wegens het innemen van gemeente-eigendommen.

Deze overeenkomst werd goedgekeurd bij beschikking van 15 Juli 1886, n°. 61, afdeeling Waterstaat B.

Voor het overige traden de gemachtigden met de verschillende besturen in overleg aangaande het sluiten van overeenkomsten wegens het innemen van wegen en zoo voorts, en het overnemen in beheer en onderhoud van wegen, vaarten en andere werken.

Deze aangelegenheid werd echter nog niet tot een einde gebracht en zij maakte op het einde van het jaar nog een onderwerp van briefwisseling en nader overleg en onderhandelingen uit.

Lijn Rotterdam—Hoek van Holland.

Tusschen den Staat en den Raad van Administratie der Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij kwam 12/17 November eene overeenkomst tot stand, betreffende de inrichting van het station Schiedam van die Maatschappij voor gemeenschappelijken dienst van den Hollandschen IJzeren Spoorweg en van den spoorweg naar den Hoek van Holland.

Aanleg in het jaar 1887

Deze overeenkomst werd bij beschikking van 30 November goedgekeurd.

In verband met de beschikking, waarbij de kruising van den Centraalspoorweg was bepaald, werd door de directie van dezen spoorweg een plan tot wijziging van het lengteprofiel van den Centraalspoorweg voorgesteld, waarbij het voordeel werd verkregen, dat de spoorweg op het punt der doorsnijding een waterpas gedeelte zou verkrijgen.

In beginsel werd dat voorstel goedgekeurd en machtiging verleend tot het indienen van eene ontwerp-overeenkomst met den Raad van Administratie der Nederlandsche Centraalspoorwegmaatschappij, wegens het wijzigen van het lengteprofiel van den Nederlandschen Centraalspoorweg bewesten Amersfoort, in verband met de doorsnijding van den Nederlandschen Centraalspoorweg nabij Amersfoort, ten behoeve van de aansluiting van den Oosterspoorweg aan den Staatsspoorweg van Amersfoort naar Kesteren.

De hoofdbeginselen dier overeenkomst werden in hoofdzaak wederzijds goedgekeurd.

Bereids was, in verband met de deswege gesloten overeenkomst, door de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij ter goedkeuring ingezonden een ontwerpbestek wegens het maken der werken tot aansluiting van den Staatsspoorweg aan den Oosterspoorweg te Amersfoort met bijbehoorende werken, benoorden den Centraalspoorweg.

Ten gevolge van de onderhandelingen met de Nederlandsche Centraalspoorwegmaatschappij over de afgraving van den Centraalspoorweg kon op het ontwerp-bestek nog geene beslissing genomen worden.

Voorstellen tot verkoop van overhoeken langs de gedeelten Amersfoort-Kesteren en Kesteren-Ressen (Elst) werden ingediend.

Het bestek wegens het maken van schotbalk-voorzieningen in de poorten en in de duikers in den spoorweg door den Marschpolder, met eenige daarbij behoorende werken, werd ter goedkeuring ingezonden.

Voorts werd eene ontwerp-overeenkomst ter goedkeuring ingezonden wegens het maken en leveren van twee kruisingen en twee omwendbare reserve punt- en kruisstukken, ten behoeve van de bovenbedoelde kruising van den Centraalspoorweg te Amersfoort.

Lijn Zaanstreek-Enkhuizen.

Ter verdere voltooiing van de werken voor het station Enkhuizen, volgens bestek n°. 947, werd de marquise langs den westelijken gevel van het hoofdgebouw opgesteld, en aan het behang- en verfwerk de laatste hand gelegd.

Deze werken werden den 28sten April voltooid opgeleverd met uitzondering van eenige sporen en wissels, ter plaatse van het tijdelijk station, die niet konden worden gelegd, alvorens de tijdelijke inrichtingen waren ontruimd en afgebroken.

Den 4den Mei werden definitieve stationsinrichtingen door de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij in gebruik genomen.

Terstond daarop werden door den aannemer P. Verbruggen te Waddinxveen de tijdelijke inrichtingen afgebroken en opgeruimd. Ook de in huur genomen directiekeet tot tijdelijk verblijf van arbeiders en conducteurs, werd ontruimd en door de aannemers, Gebroeders Mirande te 's-Gravenhage, gesloopt en verwijderd.

De nog ontbrekende definitieve sporen en wissels werden vervolgens gelegd en, voor zooveel noodig, verlegd, zoodat alle werken volgens bestek n°. 947 in het laatst van Augustus gereed kwamen en in exploitatie konden worden genomen. De verrekening van dit bestek gaf aanleiding tot het ter goedkeuring indienen van een staat van meer werk ten bedrage van 1532.55[5] gulden.

De in het vorige jaar door de Maatschappij »de IJssel" te Kampen aangenomen bouw der perron-overkapping langs den zuidelijken gevel van het hoofdgebouw te Enkhuizen volgens bestek n°. 962, vorderde zeer langzaam en kwam eerst in Mei gereed, zoodat eene korting van 3900 gulden op de aannemingssom wegens te late oplevering moest worden toegepast.

De staat van verrekening, sluitende met een bedrag aan meer werk van 287.98 gulden, werd bij beschikking van 5 October 1887, n°. 40, afdeeling Waterstaat B, goedgekeurd.

Volgens overeenkomst met den aannemer C. Eckhardt te Almelo, goedgekeurd bij beschikking van 29 Juni 1887, n°. 45, afdeeling Waterstaat B, werden de remmingwerken en dukdalven in de spoorweghaven te Enkhuizen geteerd en geverfd en eenige kleine werken uitgevoerd voor de som van f 190.

In Augustus werden eenige beschadigde gedeelten van de steenglooiing langs den Ketendijk te Enkhuizen hersteld en de kosten ad f 140 bij declaratie verevend.

Evenals in het vorige jaar en zelfs in sterker mate, had opslibbing en dientengevolge belangrijke verondieping in een gedeelte der spoorweghaven en in de geul tusschen het Krabbersgat en de haven plaats. Met den aannemer C. Bos Az. te Dordrecht werd voor de som van 6490 gulden eene overeenkomst tot uitdieping, goedgekeurd bij beschikking van 17 December 1887, n°. 74, afdeeling Waterstaat B, gesloten. Nog vóór het einde van het jaar kwam de uitbaggering gereed.

Bij proces-verbaal dd. 1 Mei werd de toegangsweg naar het station Enkhuizen door burgemeester en wethouders dier gemeente in beheer en onderhoud overgenomen.

Bij beschikking van 29 September 1887, n°. 39, afdeeling Waterstaat B, werd bepaald dat de spoorweghaven te Enkhuizen op kosten van den Staat onderhouden en door 's Rijks Waterstaat zou worden beheerd.

Diensvolgens werden de havenwerken, met uitzondering van den noordelijken boord en de basaltkademuren, die door de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij waren overgenomen, bij proces-verbaal dd. 2 Januari 1888, in beheer en onderhoud aan 's Rijks Waterstaat overgegeven.

Ingevolge machtiging van 24 September 1887, n°. 51, afdeeling Waterstaat B, werd met burgemeester en wethouders van Enkhuizen eene overeenkomst dd. 5 October gesloten, wegens ruiling van Rijksgronden en wateren met gemeentegronden aldaar. Die ruiling was een gevolg van de door de gemeente uitgevoerde vergrooting der vluchthaven, waarbij Rijksgronden en wateren waren ingenomen, en in verband daarmede een gedeelte van den toegangsweg naar het station op gemeentegrond was aangelegd.

De overeenkomst werd aan de bekrachtiging door de Wetgevende Macht onderworpen.

De bescheiden en teekeningen, behoorende bij het met de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij op te maken definitief proces-verbaal van overgave en overname dezer lijn kwamen in hoofdzaak gereed, zoodat de overgave en overname in het begin van het volgend jaar zal kunnen plaats hebben.

Lijn Stavoren-Leeuwarden.

Nadat door den Rijksambtenaar, belast met het toezicht op den veerdienst tusschen Enkhuizen en Stavoren, de aandacht gevestigd was op de toenemende verondieping van den havenmond te Stavoren, en de mogelijkheid dat eventueel daardoor storingen in den geregelden dienst konden worden veroorzaakt, werd door het doen van peilingen een onderzoek naar den toestand ingesteld, en bleek uit de resultaten, in verband met vroegere peilingen, dat, hoewel niet urgent, het toch wenschelijk was nog in dit jaar tot baggeren over te gaan.

Een voorstel werd daartoe gedaan en goedgekeurd, zoodat op 14 September de aanbesteding plaats had van bestek n°. 976, wegens het uitdiepen van een gedeelte der spoorweghaven te Stavoren en het verrichten van eenige teer- en verfwerken aldaar, geraamd op 6540 gulden. Aannemer werd C. Bos Az. te Dordrecht voor 5490 gulden, die het werk op den bij het bestek bepaalden tijd, zijnde 1 December, geheel gereed opleverde.

Gedurende het geheele jaar eischten de havenhoofden nu en dan voorzieningen door het verzakken van de basaltbermen en glooiingen, welke onderhands ingevolge doorloopende machtiging werden uitgevoerd.

De bediening der havenlichten op de koppen der hoofden en het geleidelicht geschiedde tot dusverre door den Aanleg van Staatsspoorwegen.

Wegens eene gebrachte wijziging in den waterafvoer langs den omgelegden grindweg te Stavoren, werd de voet van het talud over eene zekere lengte van dien grindweg door eene puinbekleeding verdedigd, welk werk bij onderhandsche overeenkomst, goedgekeurd bij beschikking van 17 September 1887 n°. 44, afdeeling Waterstaat B werd uitgevoerd door den aannemer H. L. Cusveller te Stavoren, voor 1635 gulden. Dit werk kwam 7 November gereed.

Eene overeenkomst met het gemeentebestuur van Stavoren kwam tot stand, waarbij dit in beheer en onderhoud overneemt de langs het station Stavoren aangelegde wegen, vaarten en kaden.

Het gedeelte der haven en havenwerken, de spoorweghaven en eenige andere werken, die ten behoeve van den spoorweg Stavoren-Leeuwarden gemaakt zijn, werden bij proces-verbaal in beheer en onderhoud overgedragen aan de Administratie van 's Rijks Waterstaat.

Bij de vier draaibruggen in den spoorweg van Stavoren naar Leeuwarden werden strijk- en stoppalen geleverd en geplaatst door den aannemer P. E. Van der Werf te Sneek, voor de som van 165 gulden, bij onderhandsche overeenkomst, goedgekeurd bij beschikking van 29 Juli 1887, n°. 54, afdeeling Waterstaat B.

Voor de uitbreiding van het station Leeuwarden werden de werken van bestek n°. 955, het vorige jaar door de aannemers Kloosterman en Brouwer onderhanden genomen, dit jaar geregeld voortgezet. Achtereenvolgens kwamen gereed de kolenloodsen, de goederenloods, het gebouw voor waterbezorging met grondleidingen, de locomotievenloods enz.

De gezamenlijke werken volgens dit bestek, die den 1sten Mei voor de eerste maal moesten worden opgeleverd, kwamen echter door omstandigheden, onafhankelijk van den wil der aannemers eerst den 12den Juli gereed, zoodat de tweede oplevering in plaats van op 1 Augustus den 12den October geschiedde.

Genoemden aannemers werd nog bij onderhandsche overeenkomst, goedgekeurd bij beschikking van 4 April 1887 n°. 31, afdeeling Waterstaat B, opgedragen het leggen van enkele sporen naar de nieuwe kolenloodsen en nieuwe draaischijf, alsmede het afbreken van de oude kolenloods en oude draaischijf voor een bedrag van 1400 gulden.

Na de uitvoering van dit werk konden aan de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen den 10den Mei in gebruik worden gegeven de nieuwe kolenloodsen en de nieuwe draaischijf, die volgens bestek n°. 929 door de firma Enthoven & C°. was uitgevoerd. Eveneens werd den 21sten September aan die maatschappij in gebruik gegeven de nieuwe goederenloods en den 7den November het gebouw voor waterbezorging met grondleidingen.

Nadat aan het eind van het vorige jaar eene wijziging in het sporenplan en de perrons in het belang van een veiliger verkeer voor de reizigers was vastgesteld, werd onmiddellijk het opmaken van het volgend bestek tot verdere uitbreiding van het station ter hand genomen.

Het werk werd volgens bestek n°. 974 den 10den Augustus aanbesteed en aangenomen door J. H. Vos Sr. te Almelo, voor de som van 109 485 gulden; de aanbesteding werd goedgekeurd bij beschikking van 16 Augustus 1887, n°. 50, afdeeling Waterstaat B. Nog in diezelfde maand werd door den aannemer een begin gemaakt met die werken, door het maken der sleuven voor het leggen der sporen, het ophoogen en égaliseeren van het terrein en overigens voortgezet door het leggen van nieuwe sporen en wissels en het afbreken van de oude goederenloods. Den 27sten December moesten de werken door invallende vorst worden gestaakt.

De goedgekeurde wijziging in het sporenplan en de perrons van het emplacement Leeuwarden gaf aanleiding om aan de behoefte tot uitbreiding van het hoofdgebouw in hoofdzaak te gemoet te komen, door het maken van een restauratiezaal enz. op het door de verbreeding van het hoofdperron gevormde plein.

Een voorstel hiertoe werd gedaan en goedgekeurd, met opdracht om een voorloopig plan van het gebouw te maken.

De gemachtigden voor de onteigening bleven dit jaar voortgaan met onderhandelingen aan te knoopen met de verschillende gemeenten en andere besturen, tot het aangaan eener overeenkomst voor het in beheer en onderhoud nemen van wegen, vaarten en andere werken, door den Staat aangelegd.

De overeenkomsten met de gemeenten Workum, Hindelopen, Ylst, Sneek, Stavoren, Wijmbritseradeel en de provincie Friesland kwamen tot stand.

Nog in behandeling zijn de overeenkomsten met de gemeenten Menaldumadeel, Hemelumer Oldephaert, het waterschap het Workumer Nieuwland en met commissarissen van den weg van Bolsward naar Sneek.

Lijn Rotterdam-Hoek van Holland.

Ten behoeve van het gemeenschappelijk station Schiedam werd door de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij op 16 Mei aanbesteed het veranderen en uitbreiden van den onderbouw, met het maken en weder opruimen van eene hulpbaan met hulpbrug, het ophoogen en verbreeden van den spoorweg en het wijzigen van de spoorinrichtingen, alsmede het maken, leveren en opstellen van een plaatijzeren bovenbouw, alles met bijbehoorende werken voor een spoorwegdraaibrug over de Schiedamsche Schie. Dit werk werd aan den minsten

welke berichten ontbreken; voorts 14 stoomschepen, als: 1 amerikaansch, 10 engelsche, 1 fransch, 1 grieksch, 1 noordsch, waaronder 1 waarvan geen berichten zijn ingekomen.

Door de Haagsche politie is een persoon aangehouden die verdacht wordt van het schrijven van een brandbrief aan den burgemeester aldaar.

Als een voorbeeld tot navolging kan worden medegedeeld, dat in Limburg thans veel gebruik wordt gemaakt van veebascules, waardoor de fokker en vetmester het onmiddelijk verband tusschen voeder en vlasproductie kan constateeren. Veel heeft dit reeds bijgedragen tot normaliseering van den handel ten gunste van den producent, daar deze door het herhaalde gebruik der bascule, een practisch inzicht verkrijgt in de kunst van vetmesten, wat met het oog op de hooge prijzen van het vee niet dan nuttig en voordeelig kan zijn.

24

SNEEK, 3 Aug. In de regeling van den spoordienst Sneek—Leeuwarden is eenige verbetering gekomen.

De trein van Sneek 's morgens om 6.25 vertrekkende, zal voortaan 18 minuten vroeger vertrekken, dus om 6.7, zoodat er thans aansluiting is met den eersten trein, vertrekkende van Leeuwarden naar Holland.

Tevens vertrekt de eerste trein van Leeuwarden naar Sneek om 6.36 in plaats van 6.52 uur.

— Bij de herstemming voor den Gemeenteraad van Wijmbritseradeel zijn uitgebracht 453 geldige stemmen; gekozen de heeren B. J. Boschma te Nijland, met 260 en M. W. Zijlstra te Oosthem, met 241 stemmen, terwijl op ieder der heeren J. A. Breeuwsma te Nijland, en P. J. Oppedijk te Hommerts, 203 stemmen waren uitgebracht.

— Voor de vacature van leeraar in de oude talen aan het gymnasium alhier worden ter benoeming aanbevolen:
H. M. B. ter Haar Romenij, doctorandus te Leiden; L. J. Sicking, id. te Wormerveer; en W. H. Kramer, candidaat te Groningen.

BOLSWARD, 3 Aug. »Gedenkt . . . die »u het woord Gods hebben verkondigd: »beschouwt het uiteinde van hun wandel »en volgt hun geloof na." Dit apostolisch

---

FRANEKER. Bij gelegenheid van de jaarlijksche visite der oude matrone, de kermis, werd de reeks der alsdan plaats hebbende vermakelijkheden, Maandag geopend, door eene, van wege de gezamenlijke stalhoudende kasteleins uitgaande harddraverij van paarden onder den man. Door 10 beste dravers werd hieraan deelgenomen. De prijs f 100 werd gewonnen door »Augusta" van den heer J. A. Wassenaar te St. Jac. Parochie, bereden door K. Sipma, terwijl »Emma" van den heer I. Bierema, pikeur A. Siderius, het cadeau van f 25 behaalde.

Diezelfden avond werd in »het Hof van Holland" eene billardpartij gehouden waarbij J. Jonker als prijs- B. S. v. d. Vegt als 1e premie- en D. de Jong als 2e premiewinnaar uit het strijdperk kwamen.

Dinsdag, de vooravond van den dag waarop voor de dertigste maal, door de permanente commissie, eene kaatspartij zou worden gehouden werd door genoemde commissie, den inteekenaren en hunne dames een concert aangeboden, het welk druk bezocht was, en die eer ten volle verdiende.

Tusschen de nummers van het programma werd door den president den heer J. Bogtstra, verslag uitgebracht van hetgeen in de laatste 5 jaar was geschied. Door onzen burgemeester, den E. A. heer Mr. A. Ferf werd daarop, namens den heer Commissaris des Konings dezer provincie een prachtige zilveren bal, aan de commissie ter hand gesteld, welke moet dienen om den koning van het feest, den verdienstelijkste der prijswinnaars, op den feestavond te sieren. Op de eene zijde van den bal is aangebracht het wapen van van Harinxma thoe Slooten, op de andere zijde vindt men eene voorstelling van de Franeker kaatspartij met inscripties. Den heer W. van Erp van Leeuwarden komt voor het maken daarvan alle eer toe.

Daarop werd door den burgemeester van Leeuwarderadeel, den heer P. Lijeklama à Nijeholt oud-burgemeester dezer gemeente, aan de commissie een zilveren medaille vereerd als blijk van belangstelling in de gemeente Franeker in het algemeen en van hare kaatspartij in het bizonder. Onnoodig te zeggen, dat beide prachtige geschenken met een woord van warmen dank in ontvangst werden genomen en het talrijk publiek de verschillende sprekers luide toejuichte. Omstreeks half twaalf werd deze schoone feestavond gesloten.

Door fraai weder begunstigd bestreden

---

en zoo groot was de
zoo keurig versierde za
beurs, ter bijwoning ve
ling, dat zeer velen, bi
eene andere gelegenhe
zochten, of huiswaarts

— Bij de herstemmi
werden 297 stemmen (
voor 14 dagen) uitgebr
de heeren H. de Haa
Mulder met 160 en H.
stemmen.

BALK. Maandag 30
de Katholieken van Bal
dag. Mgr. de aartsbiss
dien dag de nieuwe ker
De plechtigheid der
's morgens ten 7 ure
11 afgeloopen, waarna
tificale Mis werd opge
H. Mis beklom de Wel
Laat, kapelaan te Vink
In eene korte maar ker
de redenaar de hooge b
dag voor de Katholieke
Ten slotte bracht hij m
pastoor en gemeente ov
willigheid, door mgr.
nieuwe kerk te consac
van hulde werd verder g
pastoor en gemeente vo
heid, door hen zoo schit
het tot stand brengen
De geniale bouwmeeste
werd ook niet vergeten,
woord van lof werd
voor de heerlijke schepp
werpen, die, zooals de
zeide, op solide en pra
den aannemer, den heer
gevoerd. Ten slotte dan
Gaasterlands burgemeest
raad voor de belangstelli
toond, op deze voor de
Balk zoo blijde dag, w
werd geuit, dat de goede
tusschen de verschillende
mocht voortduren.

Na de predikatie werd
mgr. voltrokken, waarn
200-tal vormelingen het
Vormsels toediende.

De geheele plechtighei
nur afgeloopen. Een
geestelijken was aanwezig
kerk met tal van belan
vuld was.

Van harte wenschen w
de ZeerEerw. heer Post

---

tend antwoord; en tegelijk verkondigden de schorre diepe zuchten van den locomotief, dat de trein ons ontsnapte.

Ja, wat nu begonnen? Voor halftien kwam er geen andere trein; in het station of in een hotelhuis wilde ik mij geen half uur ver-

worden, dat zij juichend en met de lantaarnen zwaaiend ons weer spoedig achterhaddon, en nu met woedende geestdrift, mag ik wel zeggen, hunkerend naar een nieuwen centenregen, achter ons aan zongen: lang zel die leven in gelorie! Het commando

lang zel die leven in gelori
Wat sjouw je toch, Kees
bijgaande balletkluiver met
aan mijne geleider.
Weet jij hier ook iewer

:hen (waaronder *mannen van capaciteit*) ewerkers moet rekenen.
e huurboeren aangaat, doe ik u op- dit een tak van de menschenwereld niet minder gebukt gaat onder de iet leven dan de arbeidersstand. Al ok nog zooveel Maatschappijen van veeteelt, al houdt men ook nog zooveel Nationale en Internationale tentoonstel- e producten, bijna uitsluitend door de vervaardigd en gekweekt, toch wordt meen door de grondeigenaars vergeten, elven maar *hunne boeren* de mannen zijn roem mochten verwerven en daardoor n eigendom, goed beschouwd, in waarde Er zijn Goddank! grondeigenaars, die noeg zijn om dit te erkennen en wier an de boeren (slechten uitgezonderd) staan verzekeren. Zulke huurboeren s' m zij zich bij „Algemeen Stem- poeug in contact kunnen komen met . Neemt men huurboeren die, jammer met zulke verstandige, goedhartige doen hebben, dan zoudt gij eens zien, nn aangezegd werd dat zij zich niet met emrecht moesten bemoeien, of men opposante boeren te slijten, nergens maar bij eene nieuwe inhuring een- ongehoord hoogen huurprijs vragen, plaats zouden moeten maken voor

neend U dit wel te mogen antwoorden.

Uw dienstwillige,
AGE ZEELT.

Winsum, 5 Oct 1884.

ear de Kranteman!
il ! et hiel lang wachte mei jo to ir it komt ris ûngelyk út mei de drokte. wen is for my gjin gewoan wirk, it is l karwei, al haw ik er ek wol wer s er moai nijs is. Nou scille jy wol dizz' kear moai nijs is, mar dat koe oufâlle. 't Is wier: it is de liberale om tsien nije lidmaten to meitsjen. ar in fjirtsien dagen al bifestige, hwet partij tige min oanstie, sadat ik heard y lju tsjin dy oannimming biswieren rwe. De orthodoxen matte er op komme, lidmaten al to koart leard hawwe, om i goed gefolch examen ou to lizzen. nynhear de kranteman! wol ea witten, rodoxen er sa hjit op binne om goed lidmaten to hawwen? My waerd hjir teld, dat to Tsjom troch dyselde partij d fen't kieskolleesje stimd is, dy 't do 't er et waerd by de Wjelsryper domeny (ds .N.) kelen des Geloofs" net koe en sels for- er hwet stomp wier. – Och! de con- 'e tsjerke is sa great, dat de iene re twingt, om mar alles yn to pakken ar oading is, en sa to soargien dat de dielden to W. sa lyts wirdt en hast elkenien op de kiezerslisten komt, hoeft er net folle earmjild opbrocht to wirden. Sa sjocht min al wer: gjin ûnk sa great of er is in gelok by.

As jimmer:

Jou frjeun,
S.

Mijnheer de Redacteur!

Vergun mij met enkele woorden hier mede te deelen, wat ik voor eenige dagen bijwoonde als reiziger op den laatsten trein, die van Sneek naar Leeuwarden vertrok. Ik had plaats genomen in eene der waggons derde klasse en had een heel goed gezelschap om mij heen, al bestond het nu juist niet uit groote lui; doch ziet! op 't laatste oogenblik, toen de trein zou vertrekken, komen een paar koedrijvers (?) in kennelijken staat de deur van den waggon binnen en nemen plaats. Zij begonnen eerst met dubbelslaande tong zoogenaamde geestigheden te debiteeren, die alles behalve aangenaam moesten zijn voor de ooren der jonge meisjes, die in den waggon zaten. Iedereen die maar kans zag om de twee drinkebroers te ontwijken, deed dit, zoodat ten slotte de mannen vol vergunning eenigszins apart kwamen te zitten en zich samen moesten vermaken. Zij begonnen al eens te zingen, eindelijk elkaar te plagen, tot het op het laatst op ruzie uitliep. Zij dreigden elkaar te slaan; de een hief zijn stok op, zoodat meer dan een in den waggon vreesde, dat de petroleumlamp, die aan den zolder hing, zou worden stuk geslagen, en dan... ja, dan was er misschien brand ontstaan. Gelukkig liep het beter af en kwamen wij zonder ongelukken te Leeuwarden aan; maar ik vraag: is het goed, dat personen in kennelijken staat, die lastig en gevaarlijk zijn voor anderen, in den trein worden toegelaten?

Moesten de conducteurs niet in last hebben, om dronken volk en levenmakers te laten staan of er uit te zetten? Mij werd verzekerd, dat men herhaaldelijk op Dinsdag met den laatsten trein die van S. naar L. gaat, in dronkenmansgezelschap kan reizen. Als de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, dronken volk meent te moeten vervoeren, waarom dan daarvoor geen beestenwagen bestemd? Immers, het spreekwoord zegt: „soort bij soort."?

In de hoop, dat dit mijn schrijven ten gevolge mag hebben, dat voortaan beter toezicht op het personenvervoer op onze spoorwegen worde uitgeoefend, noem ik mij *Uw dw. dr.*,
P.

Nei de ynwijjing fen it oargel to Suawâlde, op de 5te October.

't Wier Snein to Suawâld' hast merke,
De minsken streamden dêr nei tsjerke.
'n Healûrs foar 't de preek bigoun,
Waerd hast gjin frij plak leech mear foun.

Net mar dy 't oan de tsjerke hearden,

[illegible] Dec. fr. 48.—, Febr. fr. 48½, Maart fr 49—, April fr 49⅛ Mei fr. 49¾, Junij fr. 50.—, Julij fr. 50¼, Aug fr. 50¾, Sept. — per 50 ℔.

Liverpool, 5 Nov. Katoen. Basis middling Amerik. l. m. lev. Nov./Dec. 5.06 Dec./Jan. 5.07, Jan./Febr 5.09, Febr./Maart 5.12, Maart/April 5.15 d

Financiële Mededeelingen.

Het Londensche comité voor de reorganisatie der Denver & Rio Grande Spmij maakt bekend, dat de certificaten van aandeelen van Woensdag 1 Nov. af moeten gedeponeerd worden bij de firma John K. Gilliat & Co., en dat tevens § 6 der aandeel moet worden bijgestort (de dollar gerekend op 4 sh. 1½ d.) De certificaten zullen gezegeld terug worden gegeven, en het comité zal bij het bestuur der effectenbeurs de opneming der certificaten in de noterin; aanvragen.

Het 20e dividendbewijs der certificaten van aandeelen New-York Central & Hudson River bedr. wordt met f 12.23 betaald bij de Associatie Cassa.

INGEZONDEN (26)

Mijnheer de Redacteur!

Ik hebben zeker het antwoord gelezen, dat de heer van Waterstaat enz. gegeven heeft op de talijke adressen, voorzien van honderde naamteekeningen, waarin door de belanghebbenden aangedrongen werd op het behoud van den locaal-dienst op de lijn Leeuwarden – Sneek. Zijne Excellentie wil normaal-dienst, maar verzekert, dat, „indien de Directeur van de Expl.-Maatschappij zijne goedkeuring vraagt op eene regeling van den dienst in dier voege, dat op genoemden spoorweg, behalve gewone treinen, ook locaal-treinen worden in werking gebracht, er bij hem vermoedelijk geen bezwaar zal bestaan aan zoodanige regeling zijne goedkeuring te hechten."

Is dat den Minister waarlijk ernst? Ik kan het haast niet gelooven, daar Zijne Excellentie bij missive van 18 Sept. ll., waarvan ik een afschrift hier voor mij heb liggen, het gebruik van locaal materieel aan de Maatschappij van Expl. finaal heeft opgezegd. En nu?.... De Minister verklaart, dat hij vermoedelijk geen bezwaar zal maken, om, na aanvrage, naast den normaal-dienst weens locaal-dienst toe te laten. Is het niet, als of Zijne Excellentie er zich afmaken wil, ons met een kluitje in het riet wil sturen en alle schuld op de schouders der Maatsch. van Expl. wil werpen? Zijne Excellentie weet toch, dunkt me, zeer goed, dat de Maatsch. hier niet in treden *kan*, daar dan alle voordeelen van de lijn geheel zouden wegvallen.

Ziehier, M. de Red., het antwoord, dat ik ontving op mijn schrijven aan den Directeur-Generaal, waarin ik namens duizende belanghebbenden, aanvroeg, om enkel locaal-treinen bij de normaal-treinen te behouden, welkom zijne Exc. de Minister ons had ingegeven:

„Bij de opening der lijn Sneek-Leeuwarden had overleg plaats tusschen de Regeering en onze Maatschappij over de wijze, waarop de exploitatie der zeer duur aangelegde lijn, waarop echter slechts lage ontvangsten te verwachten waren, zou kunnen geschieden, zonder belangrijk financieel nadeel, zoowel voor de Maatschappij als voor haar mede-vennoot – den Staat — op te leveren.

„Het aldoen ingevoerd systeem eener *goedkoope* exploitatie, doch *ook* tegen *lagere* vervoerprijzen dan elders, kwam tot stand met volle instemming van den tegenwoordigen Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid. Dit is dan ook de *eenig mogelijke* oplossing om, door veel reisgelegenheden en lage prijzen het publiek gemakkelijk te zijn, tot reizen te noopen en dus de kans op meer inkomsten te doen toenemen, en tevens door het niet geheel noodeloos wegwerpen van geld, de uitgaven eenigzins in verhouding te brengen tot die nog immer zeer laag blijvende ontvangsten.

„Niettegenstaande aanvankelijke oppositie, zegevierde weldra, bij kennismaking met deze wijze van exploiteeren, het gezond verstand der aanwonende bevolking over het eerste gevoel van teleurstelling geen „groote en liefst sneltreinen" te krijgen.

„De belanghebbenden waren dus verzoend met het gezonde beginsel. Wat bewoog dus de Regeering om geheel onverwacht ons te zenden het schrijven, waarvan hiernevens copie? (De bovenaangehaalde finale opzegging van het gebruik van locaal-materieel)

„Wij willen ons liever niet verdiepen in het opsporen van die oorzaak. Wij hopen, dat hier een niet zoor gelukkig geplaatste liefde voor het werk der Staats-ingenieurs den doorslag niet moge gegeven hebben. „Het zou zonde zijn zulk eene dure lijn (zij „Leeuwarden—Groningen; daar loopen èn normaal- èn „locaal-treinen!"

„Het antwoord van den Directeur-Gen. luidt woordelijk aldus: „de opbrengst op die lijn per kilometer is „ongeveer *driemaal* die, welke op de lijn Leeuwarden – „Stavoren te verwachten is. Bovendien is het een „proef om op die lijn, die jaren lang stationair bleef „in ontvangsten, door *meerder* reisgelegenheden ook meer „te doen reizen. En deze proef valt niet mede!"

Dus wij hier, aan eene lijn die 3 maal minder opbrengt, wij hebben in geen geval op locaal-dienst naast normaal-dienst te hopen, en de dag van Zondag, waarop voortaan duizenden buiten het gewoon verkoer gesloten zullen worden, is voor hen en voor velen met hen een droevige dag. De malaise, die er hier nu reeds in den gang van bijna alle zaken heerscht, zal er zeker nog door verergeren; de landbouwers, die het gebruik van paard en rijtuigen bijna geheel hadden afgeschaft, zullen voortaan hiervoor weer pl.m. f 100 per jaar moeten rekenen, en vooral de kleinhandel van de stad Sneek zal er een grooten knak door ontvangen.

Doch wat nu? moeten wij nu maar berusten en het lijdelijk toezien, dat de belangen van duizenden worden opgeofferd ten behoeve van enkelen, opdat deze de reis van L.—St. 19 minuten vlugger zouden kunnen afleggen. Neen, dat kan niet, dat mag niet. Het volk, dat zware lasten heeft te dragen, heeft ook zijne rechten. Wij moeten ons wenden tot den Minister, die verantwoordelijk is niet alleen voor zijn eigen geweten, maar ook voor de vierschaar der publieke opinie. Wij moeten ons wenden tot de Tweede Kamer, opdat deze voor ons opkome. Wij moeten de dagbladjers te hulp roepen, opdat ieder op de hoogte komt, en weet wat hij hebben aan onze Regeering, aan onze Vertegenwoordigers, aan Kamers van Koophandel, welke laatste de belangen van het algemeen *niet schijnen* te willen inzien. Het geldt hier het welzijn, de welvaart van velen uit onze omgeving, vooral der minvergoeden, voor wie reeds veel te weinig gedaan wordt in onzen tijd.

Laat ons de handen ineen slaan en laten zich flinke mannen van invloed aan ons hoofd stellen, om ons te zeggen, wat we doen moeten en de leiding daarvan op zich te nemen. Wie weet of dan alles niet spoedig geheel terecht komt, en wij onze locaal-treinen terug krijgen met toevoeging van doorgaande treinen voor de groote route, zooals de M. van Expl. wil. We hebben een Gideon noodig, om ons om zich heen te roepen tot den strijd. Laat de nood der omstandigheden hem wakker roepen.

Britsward, 5 Nov. 1885.

Met de meeste hoogachting,
Uw dw. Dr.,
L. M. DE BOER.

KUNSTNIEUWS.

Op de *soirée musicale* (wij achten deze benaming eigenlijk juister dan die van *concert*), die gisteren avond door het viertal artisten in de zaal van mej. de wed. v. d. Wielen werd gegeven, kregen wij een tal van compositiën van grootere en kleinere waarde te hooren. Allen echter werden op uitstekende wijze vertolkt. Als wij in dit opzigt het „Trio" van den geestigen Franschen componist Saint-Saëns voorop stellen, dan is het, omdat wij de overtuiging hebben, dat de uitvoering van dit werk als het glanspunt van den avond moet worden beschouwd. Wij zeggen de drie artisten, mej. Benedicts en de heeren Kes en Bosmans, dank, dat zij ons in de gelegenheid hebben gesteld, op eene zóódanige wijze kennis te maken met dit zeer belangrijke opus van den hier altijd nog te weinig bekenden Franschman. Dat aan de piano-partij in dit werk het leeuwenaandeel is toebedeeld, behoeft ons niet te verwonderen. Wij weten toch, dat Saint-Saëns tot de uitstekendste pianisten van onzen tijd behoort. Mej. Benedicts, daarbij op meesterlijke wijze bijgestaan door haar partners, was blijkbaar geheel in den geest van de compositie doorgedrongen; alles was duidelijk in haar spel; de verschillende thema's werden in het heklerste licht gebracht. Blijkbaar vertolkten de drie artisten dit werk met voorliefde en veel toewijding.

Wij hadden reeds dadelijk gelegenheid op te merken, dat de heer Kes, die zich voor het eerst voor het Leeuwarder publiek liet hooren, een kunstenaar van den echten stempel is. Dáár waar hij in genoemd trio moest schitteren, deed hij het; dáár, waar hij eene minder belangrijke partij had te vervullen, was hij bescheiden. Hoe evenwel een kunstenaar van zijn gehalte ons op de overbekende „Faust-Fantaisie", kon ontbalen, is ons niet regt duidelijk. Hoewel goed door hem gespeeld, gelooven wij toch niet, dat deze soort van compositiën tot zijn genre behooren. Wij ten minste hadden liever een degelijker nummer van hem gehoord. Desniettemin mogt hij door de voordragt van genoemde „Fantaisie", wier moeijelijkheden schitterend door hem werden overwonnen, luide toejuiching van het publiek erlangen. Hij had een uitstekend instrument tot zijne dispositie.

gelieftden violoncellist Heari Bosmans, di naam als kunstenaar ook nu weder alle Het is, alsof deze kunstenaar, wat grootheid van toon betreft, nog steeds wint. van een „Andante", van Kes, eene niet on compositie, gaf hem veldoende gelegenhe zigt weder te schitteren en zijn beoorde oogenblikken te bezorgen; in het stuk kwam de vaardigheid van den virtuoos u

Dat de heer Kes deze nummers uitstek was ons een bewijs, dat hij een kunstn allerlei gebied thuis is.

De zaal was zeer goed bezet. Wij wee viertal artisten, op hun verdere reis door lijke sympathie van het publiek moge als te Leeuwarden het geval was.

Weerkundige waarnemingen te L

1885.	Barometer.	Verschil met gemidd.	Thermometer Fahrenheit.	Verschil met gemidd.	
5 Nov. nam. 8 uur.	756 38	— 2.3	41 0	— 1.8	Z
6 Nov. morg. 8 uur.	752 72	+ 4.2	35.8	— 6.1	Z
nam. 2 uur.	756 92	+ 8.1	46.5	+ 0 8	Z

*** Getrouwd (bij volmacht):
R. FENNEMA
Ingenieur 1e klasse bij het A
Ned.-Indië, te Buiten
E. DE BRUIN
die, mede namens wederzijdsc hun hartelijken dank betuigen blijken van belangstelling bij h ondervonden.
Arnhem, 5 November 1885.
Volstrekt eenige kennisgeving.

*** Bevallen van eene DOCHT KES DRIELSMA—ORTHEN.
Leeuwarden, 5 November 1885

HARICH, 4 Nov. 1885. Hed tot onze diepe droefheid, ons gelief TRIJNTJE, in den leeftijd van bijna 9 maanden.
HYLKE VAN DER GO
A. VAN DER GOOT, g

*** Heden overleed zacht en k ouderdom van ruim 48 jaren, Echtgenoot en der Kinderen z Vader JAN BALT, in leven M ter Leeuwarder Courantdrukkerij. durig lijden maakte een einde aa en werkzaam leven.
Leeuwarden, 5 November 1885
TJALTJE
Wed. J.
Kennisgeving aan Familie, Vri kenden.
N.B. *Verzoeke een rouwbeklo te blijven.*

*** Heden morgen overleed, durig lijden, onze waarde Zuster zuster ANNA VAN DER HEIDE, i dom van ruim 60 jaren.
Leeuwarden, 5 November 1885
Namens
J. VAN DER

*** Heden overleed ons jongs TRIJNTJE, oud 2 jaren.
Huixumerlaan, 5 Nov. 1885.
S. T. K.
E. WE
Eenigste kennisgeving.

uit Mastenbroek, Genemuiden en omstreken 1e soort f 13 tot f 15, 2e soort f 10 tot f 12; Stroo f 12 tot f 14; alles per 500 ℔ vrij scheep.

Amsterdam, 5 Nov. Aardappelen. Friesche Dokkumer Jammen f 1.90 tot f 2.10, dito Franeker f 1.90 tot f -.—, dito Engelsche f 1.20 tot f 1.30, Zeeuwsche blauwe f 1.75 tot f 1.80, dito Flakkeesche f 1.90 tot f 2.10, dito Spuische f 2.25 tot f 2.30, Gelderschc [illegible] f -.— tot f -.—, dito blauwe f 1.40 tot f 1.50, Katwijker zand- f -.— tot f -.—, Noordwijker zand- f -.— tot f -.—, Hillegommer zand- f 2.30 tot f 4.50, Sassenheimer zand- f -.— tot f -.—, Pruisische Hamburgers f 2.50 tot f 2.60.

Handel flauw.

Rotterdam, 5 Nov. Koffij. Afgedaan 234 bn. Java W.-I. B. (Ungenitie), 151 bn. dito (Papo), 104 bn. dito (Djaëj) per *Noord-Brabant*, 167 bn. Java W.-I. B. (Bendo) per *Sumarang*.

Petroleum ruim, prijshoudend.

Antwerpen, 5 Nov. Koffij kalm; Santos good average, ouden oogst, 23½ c., dito nieuwen op lev. 24 c. entr.; verkocht 250 bn. Santos Caracoli op lev. à 29½ c. entr.

Granen. Tarwe kalm; Amerik. fr. 20¼, Californische fr. 20¼, Poolsche fr. 17 à 13½, andere artikelen onveranderd.

Petroleum lager; in loco fr. 19¾ betaald en verkoopers, Nov. fr. 19⅜, Dec. fr. 19⅜, Jan. fr. 19¼ betaald, fr. 19⅜ verkoopers, 3 eerste md. fr. 19⅜.

Reuzel gesoutcneerd; Wilcox in loco fr. 81, Nov. fr. 81, Dec. fr. 81, Jan./Febr. fr. 81⅜, Maart/April fr. 82½.

Spek kalm; nieuw short dito fr. 80; Backs fr. 63 à 82.

Hamburg, 5 Nov. Raapolie per 100 ℔: in loco Rm 46, Nov Rm. —.

Petroleum in loco 7.70 br., 7.65 geld, Nov. 7.60, Jan. Maart 7.75 br.

Reuzel: Steam 31½.

Koffij stil, maar prijshoudend en onveranderd. Omzet 2000 bn. Men noteert reëel ord. Rio Rm. 38, goed ord. Santos Rm. 41.

Bremen, 5 Nov. Petroleum vast; in loco 7.55.

Reuzel: Wilcox in loco 33¼.

Berlijn, 5 Nov. (Slotkoers). Tarwe per Nov./Dec 158.—, April/Mei 165.50.

Parijs, 5 Nov. Tarwe per loopende md. fr. 21.—, Dec fr. 21.30, 4 eerste md. fr. 22.10, 4 md. van Maart fr. 22.90.

Rogge per loopende md. fr. 14.10, Dec. fr. 14.25, 4 eerste md. fr. 14.60, 4 md. van Maart fr. 15.—.

Suiker, 88 gr.: dadelijk fr. 39.50 à —.—, witte no. 3 per Dec. fr. 46.25, 4 eerste md. fr. 47.25, 4 md. van Maart fr. 47.75. Geraffineerd fr. 106.— à 107.—.

Spiritus per loopende md. fr. 45.75, Dec. fr. 46.25, 4 eerste md. fr. 47.50, 4 md van Maart fr. 47.—.

Rogge prijshoudend, Tarwe gedrukt, Suiker, 88 gr., kalm, dito witte no. 3 en Spiritus vast.

Havre, 5 Nov. Koffij. Nov. fr. 47½, Dec. fr. 47¾, Jan. fr. 48.—, Febr. fr. 48½, Maart fr 49—, April fr 49¼, Mei fr. 49¾, Junij fr. 50.—, Julij fr. 50¼, Aug fr. 50⅜, Sept. — per 50 ℔.

Liverpool, 5 Nov. Katoen. Basis middling Amerik. d. l. m. lev. Nov./Dec. 5.06 Dec./Jan. 5.07, Jan./Febr 5.09 [illegible] br./Maart 5.12, Maart/April 5.15 d

Financiële Mededeelingen.

Het Londensche comité voor de reorganisatie der Denver & Rio Grande Spmij maakt bekend, dat de certificaten van aandeelen van Woensdag 11 Nov. af moeten gedeponeerd worden bij de firma John K. Gillist & Co., en dat tevens § 6 per aandeel moet worden bijgestort (de dollar berekend op 4 sh. 1½ d.) De certificaten zullen gezegeld terug worden gegeven, en het comité zal bij het bestuur der effektenbeurs de opneming dier certificaten in de noterin; aanvragen.

Het 20e dividendbewijs der certificaten van aandeelen New-York Central & Hudson River Spwm. wordt met f 12.23 betaald bij de Associatie Cassa.

INGEZONDEN.

Mijnheer de Redacteur!

Allen hebben zeker het antwoord gelezen, dat de Minister van Waterstaat enz. gegeven heeft op de talryke adressen, voorzien van honderde naamteekeningen, waarin door de belanghebbenden aangedrongen werd op het behoud van den locaal-dienst op de lijn Leeuwarden - Sneek. Zijne Excellentie wil normaal-dienst, maar verzekert, dat, „indien de Directeur van de Expl.-Maatschappij zijne goedkeuring vraagt op eene regeling van den dienst in dier voege, dat op genoemden spoorweg „kostte ongeveer een ton goeds per kilometer) zoo zuinig te laten exploiteeren."

„Wij blijven meenen, dat die dure aanleg al zulk een „groote mislag geweest is, niet van de Staats-ingenieurs, - want die moesten de gegeven bevelen eenvoudig „opvolgen, — maar der vorige Regeeringen, dat dat men „werkelijk nu nog langer goed geld na kwaad geld „moest willen wegwerpen.

„Doch onze vertoogen bij de Regeering mochten niet „helpen. Wij boden te vergeefs eene dienstregeling aan „voor eene zoogenaamde „locaal-exploitatie," zooals tot „nu toe tusschen Sneek en Leeuwarden bestond, en waarbij *zeven* treinen tusschen Leeuwarden en Sneek, en „*zes* treinen tusschen Sneek en Stavoren in elke richting zouden geloopen hebben, gevende dus vijf gelegenheden tusschen Leeuwarden en Stavoren, zeven „tusschen Sneek en Leeuwarden en zes tusschen Sneek „en Stavoren.

„Twee dier treinen in elke richting zouden als *doorgaande* treinen gereden hebben tusschen Leeuwarden „en Stavoren, en slechts 19 min. meer tijd tusschen die „plaatsen besteed hebben, dan nu het geval zal zijn „met de normaal-treinen.

„Er *zouden* en *moesten* normaal-treinen loopen met de „zoo geheel noodeloose bewaking, meerdere stations-„uitgaven, hoogst aanzienlijk meerdere steenkolen en „verdere tractiekosten!!

„Het spreekt nu wel van zelf, dat *in* het doen loopen „van *mindere* treinen de eenige mogelijkheid bestaat „eenigzins het geheel verbroken evenwicht der uitgaven „te herstellen.

„Dat nu echter de Regeering, — die ons *dwong* eene „veel slechtere dienstregeling dan de door ons *aangebodene* in te voeren, — nu zij, doch te laat, inziet dat „zij uwe belangen krenkte, — wel zoo goed is aan U „te verklaren, dat zij er niet tegen zou hebben, wanneer „wij bovendien nog den door ons voorgestanen locaal-„dienst lieten loopen — met andere woorden, onze uitgaven minstens *verdubbelden* of *verdriedubbelden* — dit „doet ons zeer leed. Het is eenvoudig weg eene poging der „Regeering om het odium der gevolgen van een door „haar tegen alle waarschuwingen in, *doorgedreven* fout „op ons te werpen.

„Doch U zult het ons ten goede houden, dat wij de „Regeering op den door haar voorgestelden weg niet „volgen. De Maatschappij is dezer dagen te veel hard „gevallen over haar te breede opvatting van exploiteeren, en heeft te weinig steun mogen vinden, dan dat „zij niet zeer ernstig bedacht zoude moeten zijn op wijzigen van de door haar voorgestane opvatting van zaken.

„U zult het ons dus niet misduiden, dat wij ons niet „verantwoord zouden achten mede te werken tot eene „dergelijke geldverspilling, als het opvolgen van de „wenk der Regeering zou veroorzaken. Het is niet onze „schuld, dat U in deze moeilijkheden gekomen zijt — „de verantwoordelijkheid hiervoor rust elders."

(Was get.) *De Directeur-Generaal*,
W. K. M. VROLIK.

Nu zal misschien deze of gene zeggen: „Waarom „exploiteert de Maatschappij dan wel dubbel op de lijn „Leeuwarden—Groningen; daar loopen èn normaal- èn „locaal-treinen?"

„Het antwoord van den Directeur-Gen. luidt woordelijk aldus: „de opbrengst op die lijn per kilometer is „ongeveer *driemaal* die, welke op de lijn Leeuwarden — „Stavoren te verwachten is. Bovendien is het een „proef om op die lijn, die jaren lang stationair bleef „in ontvangsten, door *meerder* reisgelegenheden ook meer „te doen reizen. En deze proef valt niet mede!"

Dus wij hier, aan eene lijn die 3 maal minder opbrengt, wij hebben in geen geval op locaal-dienst naast normaal-dienst te hopen, en de dag van Zondag, waarop voortaan duizenden buiten het gewoon verkeer gesloten zullen worden, is *voor* hen en voor velen met hen een droevige dag. De malaise, die er hier nu reeds in den gang van bijna alle zaken heerscht, zal er zeker nog door verergeren; de landbouwers, die het gebruik van paard en rijtuigen bijna geheel hadden afgeschaft, zullen voortaan hiervoor weer pl.m. f 100 per jaar moeten rekenen, en vooral de kleinhandel van de stad Sneek zal er een grooten knak door ontvangen.

Doch wat nu? moeten wij nu maar berusten en het lijdelijk toezien, dat de belangen van duizenden worden opgeofferd ten behoeve van enkelen, opdat deze de reis van L.—St. 19 minuten vlugger zouden kunnen afleggen. Neen, dat kan niet, dat mag niet. Het volk, dat zware lasten heeft te dragen, heeft ook zijne rechten. Wij moeten ons wenden tot den Minister, die verantwoordelijk is niet alleen voor zijn eigen geweten, maar ook voor de vierschaar der publieke opinie. Wij moeten ons wenden tot de Tweede Kamer, opdat deze voor ons opkome. Wij moeten de dagbladpers te hulp roepen, opdat ieder op de hoogte komt, en weet wat bij hebben aan onze Regeering, aan onze Vertegenwoordigers, aan Kamers van Koophandel, welke laatste de belangen van het algemeen niet schijnen te willen inzien. Het geldt hier het welzijn, de welvaart van velen uit onze omgeving, vooral der minggegoeden, voor wie reeds veel te weinig gedaan wordt in onzen tijd.

Laat ons de handen ineen slaan en laten zich flinke mannen van invloed aan ons hoofd stellen, om ons te zeggen, wat we doen moeten en de leiding daarvan op zich te nemen. Wie weet of dan alles niet spoedig

Wij zouden ons bijna aan onbeleefdheid schuldig gemaakt, door ons niet het eerst aan de voeten der beide dames buig te houden, dat de uitvoering van het eerste nummer zelf er toe bragt, om eerst de verzigt heer Kes te bespreken.

Mej. Isabelle Oppenheim liet zich eerst in Leeuwarden hooren. Hoewel het gebied van den zang wel een weinig en wij daardoor eene eischen als van ze stellen, gaf deze dame toch, door de onderscheidene liederen, het bewijs, dat school doorloopen en ook over een lie schikken heeft. Dat wij juist org wa voordragten werden, kunnen wij aan eve gen. Wij schrijven dit in hooldzaak bl zij nog niet dikwijls in het publiek Muziekaal begaafd is zij zeker wel, e dan ook, dat zij eenmaal een sieraad in de rij der Nederlandsche zangeressen. viel zij ons in de Schotsche liederen meester van Beethoven, waar zij, v laatste nummers, op uitstekende wij Deze schotsche liederen, behoorende tot Schotsche, Iersche en Walliesche lieder Beethoven geoomponeerd in het minst v vak van zijn leven. Zij werden hem opgedragen door een uitgever te Edinbu nsche melodieën. De meesten onzer zullen wel onbekend gewoest zijn met deze toon de vier artisten dankbaar zijn, dat zij ons heid stelden, met deze eenvoudige, doch liedekens kennis te mogen maken. De v van was, zooals zij behoorde te zijn: eer waar.

Mej. Sarah Benedicts, bij ons wel b ook na weder tot de beste pianisten v behoorde. Wij vernamen van haar, d eerste onderwijs van haar vader, destijds acht onderwijzer te Amsterdam, te hebb hare verdere leiding ontving van den be aldaar, die haar voorts bragt, dat zij pensionnaire van Z. M. den Koning op h rium te Keulen werd geplaatst, waar zij studiën voltooide bij den professor zelfde, dien wij het genoegen hadden, op een concert in de Harmonie te doet haar onderwijzers eer aan, want in haar niet alleen eene pianiste, die ove aanslag en eene schitterende techniek be ken, maar tevens een musicienne, die muziekaal ontwikkeld is. Dit bewees zij vulling van de piano-partij in het trio scheidene begeleidingen, die zij op zich Als solo-stukjes speelde zij: „Nocturne" „Passepied" van Delibes, „Ungarisch" voordragt van het middelste stukje bevie best. Chopin werd wel eenigzins gea haar vertolkt.

Wij zijn genaderd tot den bij ons allen geliefden violoncellist Henri Boemans, d naam als kunstenaar ook nu weder alle Het is, alsof deze kunstenaar, wat grootheid van toon betreft, nog steeds wint. van een „Andante", van Kes, eene niet on compositie, gaf hem voldoende gelegenhe zigt weder te schitteren en zijn hoorders oogenblikken te bezorgen; in het stukj kwam de vaardigheid van den virtuoos u

Dat de heer Kes deze nummers uitsteke was ons een bewijs, dat hij een kunstm allerlei gebied toonis is.

De zaal was zeer goed bezet. Wij wan viertal artisten, op hun verdere reis door lijke sympathie van het publiek moge als te Leeuwarden het geval was.

Weerkundige waarnemingen te L

1885.	Barometer.	Verschil met gemidd.	Thermometer Fahrenheit.	Verschil met gemidd.	
5 Nov. nam. 8 uur.	756 38	— 2.3	41 0	— 1.8	Z
6 Nov. morg. 8 uur.	763 73	+ 4.9	35.8	— 6.1	Z
nam. 2 uur.	766 92	+ 8.1	46.8	+ 0 6	Z

*** Getrouwd (bij volmacht):
R. FENNEMA
Ingenieur 1e *klasse bij het M*
Ned.-Indië, te Buitenz
E. DE BRUINE
die, mede namens wederzijdsch hun hartelijken dank betuigen

Leeuwarder Courant

Zaterdag 15 Juli 1933.

VIJFDE BLAD.

Fa. A. C. Beeling & Zoon (J. P. Beeling)

ANTIQUAIR EN BEEEDIGD TAXATEUR.
NIEUWESTAD 91 - Tel. 3932 - LEEUWARDEN

belast zich gaarne met het taxeeren van Inboedels, Antiquiteiten, Goud- en Zilverwerken, enz. voor successie, assurantie, boedelscheiding, enz. Billijke tarieven.

DE SPOORWEG LEEUWARDEN-SNEEK.

1883 — 16 JULI — 1933.

(20)

Dezer dagen ontvingen wij van een ouden Sneeker een paar gravures, verschenen ter gelegenheid van de opening der spoorlijn Leeuwarden—Sneek. Zij zijn, helaas, voor reproductie in de courant niet geschikt, zoodat de lezers zich tevreden moeten stellen met een beschrijving er van. Maar laten wij alvast zeggen, dat de datum der feestelijke viering van dit voor Sneek zoo belangrijke feit er op voorkomt, n.l. de 19de Juli 1883. Dat is dus een halve eeuw geleden. Dit was voor ons een aanleiding, de geschiedenis van de opening der spoorlijn eens na te gaan.

Nadat op 7 Augustus 1882 de aanbesteding had plaats gehad, werd spoedig met de uitvoering begonnen. Den 28en April 1883 was de zaak reeds zoo ver gevorderd, dat men aan de N. R. Ct. kon berichten:

„De lijn Sneek—Leeuwarden zal met 1 Junij voor het verkeer geopend worden; de dienst zal echter voorloopig met ligt materieel plaats hebben, en de weg dus als locaal-spoorweg geëxploiteerd worden."

Dit bericht echter bracht geheel Sneek in opschudding. De gemeenteraad van deze stad achtte het noodig een adres tot den minister van Waterstaat te richten, waarin o. m. het volgende gezegd werd:

„Dat de inhoud van dit berigt hem met schrik en verbazing heeft vervuld, omdat, wanneer het waarheid behelst, de gemeente Sneek met een groote ramp wordt bedreigd. Na jaren lang tevergeefs te hebben uitgezien naar een aansluiting aan het spoorwegnet en nu eindelijk de vervuling van den lang gekoesterden wensch nabij is, zouden toch door een vergunning, om de met 1 Junij a.s. te openen lijn Leeuwarden—Sneek met ligt materieel te exploiteeren, de belangen van Sneek en andere betrokken plaatsen, aan die der Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen worden opgeofferd.

Toen de regtmatige aanspraken van Sneek door de Staten-Generaal bij de wet van 10 Nov. 1875 Staatsbl. no. 205, werden erkend en de aanuren zouden rijden, wat slechts mogelijk is bij kruising te Jellum-Boxum, waar echter daartoe geen gelegenheid bestaat. De Mij. heeft nu dadelijk den Minister verzocht, onverwijld last te willen geven tot het maken eener spoorbaan op die halte, maar kan den spoorweg natuurlijk niet voor het verkeer openen, alvorens aan dat verzoek is voldaan".

Ook de Commissaris des Konings moest den 3en Juli, in zijn rede bij de opening van de zomerzitting der Provinciale Staten, constateeren, dat zijn verwachting, (dat de lijn in het voorjaar van 1883 reeds geopend zou zijn) niet uitgekomen was.

Den 12en Juli eindelijk bevatte de „Leeuwarder Ct." het bericht, dat de lijn den 16en Juli geopend zou worden. Want dan pas zou men met den aanleg van het tweede spoor te Jellum-Boxum gereed zijn.

Dezen keer werd men niet teleurgesteld. Maar de lust om er dien dag een grootsch opgezet feest van te maken, was er niet. „De herhaalde teleurstellingen, ten aanzien van de opening ondervonden, hadden trouwens reeds vóórlang elke feestelijke stemming onderdrukt. (L. C. 17-7-'83).

De dienstregeling gaf de volgende treinen aan: dagelijks rijden er 5 treinen en een „gemengde" trein. Bovendien Dinsdags, Sneeker marktdag, en Vrijdags, Leeuwarder marktdag, telkens nog één trein heen en terug. De berichtgever noemde dit „behoorlijk reisgelegenheid". Met bizondere snelheid wordt echter niet gereden. De personentreinen hebben over de 22 K.M. lange lijn 55 minuten werken, de „gemengde" treinen doen er één uur en 5 minuten over.*

Zeer onpractisch is de regeling, dat de eerste trein van Sneek juist 8 minuten na het vertrek van den sneltrein naar Holland (over land natuurlijk) aankomt en 's avonds komt de laatste trein uit Sneek juist een kwartier te laat aan, om nog reizigers voor den laatsten trein naar het zuiden af te leveren.

Het is misschien niet onaardig, die eerste dienstregeling hier te laten volgen:

Leeuwarden vertr. 6.52 9.20 12.30 3.— 5.30 8.30

De veeladingsplaatsen op de stations zijn veel te groot, zegt de schrijver.

„Had men de helft van het daaraan bestede geld gebezigd om veestallen te bouwen, dan zou daardoor voldaan zijn aan een bestaande behoefte. Tweemaal per jaar worden door Duitsche kooplieden in het hartje van Friesland inkoopen 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 voor 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, die het vee aanbrengt, een spoorweg is aangebracht, zal zeer natuurlijk het veevervoer ook direct per spoor geschieden; maar dan zal er bij het station Mantgum of Bozum groote behoefte blijken te bestaan aan gelegenheid om te stallen."

Het materiaal op de nieuwe lijn lijkt goed. De passagierswagens onderscheiden zich gunstig van de bestaande. Er loopt een pad midden door den wagen. (*) De 2e klasse is zeer gemakkelijk ingericht; men is niet meer genoodzaakt in den rug te gaan liggen, zooals in de oude rijtuigen; men kan „fatsoenlijk" zitten.

Verder becritiseert de schrijver nog scherp de dienstregeling. De eerste trein mist ook de aansluiting op Harlingen. Hij is echter 7 minuten vroeger te Jellum—Boxum, dan de eerste trein Leeuwarden—Harlingen te Deinum. De Holswarder Ct. verhaalt van iemand, die op zekeren dag nog beslist in Amsterdam moest zijn, en met een vriend had afgesproken, een paard aan het station te Jellum—Boxum gereed te houden. Dit geschiedde en de reiziger galoppeerde naar Deinum, waar hij tijdig genoeg aankwam om den Harlinger trein te halen.

Zoo waren er dus in het eerst heel wat op- en aanmerkingen. Maar langzamerhand is men aan het nieuwe gewoon geraakt en we kunnen na deze eerste halve eeuw gerust getuigen, dat de lijn Leeuwarden—Sneek onschatbare diensten aan het reizende publiek bewezen heeft. Tot slot een gedicht, door Toussaint—Bokma te Sneek op de opening van den spoorweg gemaakt. Het is getiteld: Het Stoomros: (Fr. Volksalm. 1884).

Daar staat nu het monster, 't gedrocht van metaal,
Het stoomros der negentiende eeuw,
Met longen van koper en schelten van staal;
— Thans nog een gemuilbande leeuw.

Maar 't kookt reeds daarbinnen in de ijzeren borst
Het stoomt en het sist langs zijn snuit.
Hij gloeit en hij stampt van onleschbaren dorst,
En 't vuur schiet hem d' oogen reeds uit.

Daar rekt hij de spieren met gillend gefluit,
— Het schokt door zijn reuzige staart —
En bliksemsnel vliegt hij zijn baan langs —
Vooruit!

brengst van het Ingelev
bate van het Crisisfond
4. De minister kan, b
begrooting van het Cri
aan te wijzen organ
„Crisisproducten" te koop
afzet daarvan te bevord
5. De minister kan uit
wenden tot het in- of bu
houden van productiemid
stellingen ter verwerking
een „Crisisproduct", indie
deel tot verbetering van
beperking van producti
belang van handel en nij
6. Door den minister
aanmerking komende ge
fonds aan land- en tuin
voorschotten worden ver
Alzoo volgens het oo
ontwerp kon de minister
voordracht, alle voortr
aardigen of dierlijken
product" verklaren en
hand, in hoeverre hij d
den handel daarin wilde
beperken; hij kon ee
product" opvorderen on
andere deel mogelijk te
aan het verhandelen van
voorschotten geven aan
enz. De minister, of de K
was dus volgens dit oors
aanzien der landbouwpr
in landbouwproducten g
Slechts tweeërlei bepe
legd. Vooreerst moest
een centrale commissie
hoord. En in de tweede
ter binnen de grenzen
Crisisfonds blijven. Wa
de ervaring geleerd, d
overschrijding der uitg
grooting de controleer
de Tweede en de Eerste
met looden schoenen, ge
schrijding goed te keur
commissie betreft, die
adviseerend orgaan, wel
desgewenscht naast zie
Ik erken, dat uitgebr
den minister in de tege
standen, die elk e
kunnen veranderen, hoo
den genoemd.
Maar ik kan mij ook
Kamer, als eerste cont
regeeringsdaden betre
zeer weinig geneigd
voegdheden aan de reg
spronkelijk was het da
die bevoegdheden zoo
kennen. De Tweede K
van en weigerde de beh
vacantie. Eerst toen

voor het verkeer geopend worden, de dienst zal echter voorloopig met ligt materieel plaats hebben, en de weg dus als locaal-spoorweg geëxploiteerd worden."

Dit bericht echter bracht geheel Sneek in opschudding. De gemeenteraad van deze stad achtte het noodig een adres tot den minister van Waterstaat te richten, waarin o. m. het volgende gezegd werd:

„Dat de inhoud van dit berigt hem met schrik en verbazing heeft vervuld, omdat, wanneer het waarheid behelst, de gemeente Sneek met een groote ramp wordt bedreigd. Na jaren lang tevergeefs te hebben uitgezien naar een aansluiting aan het spoorwegnet en nu eindelijk de vervuling van den lang gekoesterden wensch nabij is, zouden toch door een vergunning, om de met 1 Junij a.s. te openen lijn Leeuwarden—Sneek met ligt materieel te exploiteeren, de belangen van Sneek en andere betrokken plaatsen, aan die der Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen worden opgeofferd.

Toen de regtmatige aanspraken van Sneek door de Staten-Generaal bij de wet van 10 Nov. 1875 Staatsbl. no. 205, werden erkend en de aanleg bevolen van een lijn tot verbinding van Leeuwarden—Sneek en Stavoren niet alléén, maar van de provinciën Friesland en Noord-Holland, geheel gebouwd en aangelegd voor vervoer met zwaar materieel, evenals andere hoofdlijnen, kan het onmogelijk in de bedoeling van den wetgever hebben gelegen, dat, nu de sectie Sneek—Leeuwarden in exploitatie wordt gebragt, aan de meest billijke verwachtingen de bodem zou worden ingeslagen en dat de lijn, die bestemd is om onschatbare diensten te doen voor het groote goederenvervoer en een deel van het internationaal verkeer tot zich te trekken, zou worden verlaagd, zij het dan ook voorloopig, tot niet veel meer dan een localen tramweg, een voorloopige toestand, die veel gevaar zou loopen bestendigd te worden, omdat het verkeer op de aldus geëxploiteerde lijn nooit die vlugt zal nemen als bij een volledige exploitatie het geval is", enz.

De Kamer van Koophandel en Fabrieken te Sneek belegde, evenals het departement Sneek van de Maatschappij tot bevordering van Nijverheid, een buitengewone vergadering, waarin de zaak als eenig punt op de agenda voorkwam.

De Kamer van Koophandel besloot, evenals de gemeente, een adres aan den minister te zenden. De afdeeling Leeuwarden steunde dit besluit, door eveneens aan den minister hetzelfde te verzoeken.

Zijn Excellentie berichtte den afdeelingen Sneek en Leeuwarden, dat er voor de vrees, die in de adressen tot uiting kwam, geen grond bestond. Den eersten Juni zou de exploitatie echter nog niet kunnen beginnen, omdat het werk nog niet geheel gereed was.

* * *

Te Sneek was intusschen al een commissie benoemd, die de gebeurtenis feestelijk wilde vieren. In het laatst van Mei besloot de gemeenteraad van Sneek f 1000 voor dit doel aan de commissie ter te stellen. Maar men moest geduld gelenen en van te maken, was er niet. „De herhaalde teleurstellingen, ten aanzien van de opening onderhonden, hadden trouwens reeds vóórlang elke feestelijke stemming onderdrukt. (L. C. 17-7-'83).

De dienstregeling gaf de volgende treinen aan: dagelijks rijden er 5 treinen en een „gemengde" trein. Bovendien Dinsdags, Sneeker marktdag, en Vrijdags, Leeuwarder marktdag, telkens nog één trein heen en terug. De berichtgever noemde dit „behoorlijk reisgelegenheid". Met bizondere snelheid wordt echter niet gereden. De personentreinen hebben over de 22 K.M. lange lijn 55 minuten werken, de „gemengde" treinen doen er één uur en 5 minuten over.

Zeer onpractisch is de regeling, dat de eerste trein van Sneek juist 8 minuten na het vertrek van den sneltrein naar Holland (over land natuurlijk) aankomt en 's avonds komt de laatste trein uit Sneek juist een kwartier te laat aan, om nog reizigers voor den laatsten trein naar het zuiden af te leveren.

Het is misschien niet onaardig, die eerste dienstregeling hier te laten volgen:

Leeuwarden vertr.	6.52	9.20	12.30	3.—	5.30	8.30	
Sneek aankomst	7.47	10.15	1.5	3.55	6.35	9.25	
Sneek vertrek	6.25	8.47	11.15	1.50	4.47	7.20	
Leeuwarden aank.	7.20	9.42	12.10	2.45	5.52	8.15	

* * *

Van het feest, den 19den Juli 1883, vonden we in de „Leeuwarder Ct." niets vermeld. Gelukkiger waren we, toen we de „Bolswarder Courant" van 19 Juli '83 opsloegen en daar het volgende lazen:

„Als het weder ons gunstig is, kan het Donderdag voor velen een prettige dag worden. Op het programma der feestelijkheden is voor de noodige verscheidenheid en afwisseling gezorgd en het „elk wat wils" niet uit het oog verloren. De volksfeesten zullen besloten worden met een vuurwerk, dat veel goeds belooft, terwijl de liefhebbers van flinke muziek zich, 't zij gratis, 't zij tegen een zeer laag gesteld entrée, dat genot kunnen verschaffen, door het concert bij te wonen, door het muziekcorps der rijdende artillerie uit Arnhem, kapelmeester de heer v. Dam, in de Buiten-Sociëteit alhier te geven".

Het programma nu van dit muziekcorps kwam kortgeleden in ons bezit. De drukker Pouwels was de ontwerper. De bovenste helft wordt ingenomen door een gezicht op Leeuwarden. Links bevindt zich een vaart, waarin een beurtschip en een trekschuit. Rechts echter een spoorlijn, de lijn van Leeuwarden naar Sneek. Een zeer ouderwetsche trein beweegt er zich op voort. Op den achtergrond is nog een trein zichtbaar, ongetwijfeld die naar Harlingen. Het midden van de gravure wordt in beslag genomen door een afbeelding van de stad Sneek. Straks zal de trein door een eerepoort de stad binnenrijden. Natuurlijk bevinden zich de Waterpoort en de Groote Kerk er op. Van alle gebouwen wordt gevlagd. Zelfs het Lemmer beurtschip aan den steiger is gepavoiseerd.

Het nog niet voltooide deel naar Stavoren wordt aangegeven door een weg, waarop eenige schelders aan 't grond verwerken zijn en door

Zoo waren er dus in het eerst heel wat opmerkingen. Maar langzamerhand is men aan het nieuwe gewoon geraakt en we kunnen na deze eerste halve eeuw gerust getuigen, dat de lijn Leeuwarden—Sneek onschatbare diensten aan het reizende publiek bewezen heeft. Tot slot een gedicht, door Toussaint—Bokma te Sneek op de opening van den spoorweg gemaakt. Het is getiteld: Het Stoomros: (Fr. Volksalm. 1884).

Daar staat nu het monster, 't gedrocht van metaal,
Het stoomros der negentiende eeuw,
Met longen van koper en schoften van staal:
— Thans nog een gemuilbande leeuw.

Maar 't kookt reeds daarbinnen in de ijzeren borst
Het stoomt en het sist langs zijn snuit.
Hij gloeit en hij stampt van onleschbaren dorst,
En 't vuur schiet hem d' oogen reeds uit.

Daar rekt hij de spieren met gillend gefluit,
— Het schokt door zijn reuzige staart —
En bliksemsnel vliegt hij zijn baan langs — Vooruit!

Vooruit thans in duiz'lende vaart!....

De dichter geeft den trein allerlei schoone namen, b.v. kind in leeftijd, reus in krachten; Mastodon der nieuwste tijden; lang verwachte; reuzen salamander; snelgewiekte reuzenspruit!

Dezen wensch spreekt hij uit:

Open 't energieke Noorden nieuwe bronnen van bestaan;
Stort langs onze groene beemden ook uw hoorn van welvaart uit;
En knoop door uw ijz'ren gordel bliksemsnel het Noord aan 't Zuid;
Vlecht een nieuwen band van vriendschap tusschen 't Oost- en Westerstrand.
En verbind dus 't vrije Friesland dra aan 't fier Oud-Ken'merland.

(*) Dus zooals bij den lokaaltrein.

VARKENSMEEL
EN BIGGENMEEL
FORTUNA
OOK BIJ ONDERMELK
LEVEREN WIJ
EEN PASSENDE SAMENSTELLING

LANDBOUWKRONIEK.

MCMIII.

ONTWERP VAN WET TOT WIJZIGING VAN DE LANDBOUW-CRISISWET.

de ervaring geleerd, d
overschrijding der uitg
grooting de controleere
de Tweede en de Eerste
met looden schoenen, ge
schrijding goed te keure
commissie betreft, die
adviseerend orgaan, wel
desgewenscht naast zich

Ik erken, dat uitgebre
den minister in de tegenw
standen, die elk o
kunnen veranderen, hoo
den genoemd.

Maar ik kan mij ook in
Kamer, als eerste contr
regeeringsdaden betreffe
zeer weinig geneigd w
voegdheden aan de regeer
spronkelijk was het dan
die bevoegdheden zoo m
kennen. De Tweede Kam
van en weigerde de behan
vacantie. Eerst toen
leden de behandeling
het wetsontwerp besliet.
geering werd wel aang
nadat daarin bij amende
wijzigingen waren aang
ment-Van den Heuvel be
Landbouwerisiswet tot h
bollen en het strookarto
der regeering was gewe
passen* op alles wat al
van de regeering ontving

Art. 39 van het oors
ontwerp luidde:

„Zoodra de tegenw
omstandigheden hebben
zal aan de Staten-Gener
wet worden gedaan, was
deze wet, zoomede de ov
malen toestand, zal word

Door de aanneming
Snoeck Henkemans word
kingsduur der wet beper

Aldus werd door de T
waarschijnlijkheid gehand
om de regeering gelegen
toepassing op karten. Hie
de voorbereiding voor di
maken. En in de tweede
dwang uit te oefenen, dat
ministerie (het oude, dat
diend, wachtte op uitsla
pende zaken nog waarm
zou moeten komen nas
trent dit onderwerp. He
die al spoedig na de indi
stel werd gegeven, terw
daarvoor den naam L
aangegeven, doch vrij du
de schoen wrong. Ver
bevoegdheden, welke
de Tweede Kamer met d
worden door de Landbou
ting alleen overtuigen
dat de Tweede Kamer m

De Kamer van Koophandel [illegible] de gemeente, een adres aan den minister te zenden. De afdeeling Leeuwarden stounde dit besluit, door eveneens aan den minister hetzelfde te verzoeken.

Zijn Excellentie berichtte den afdeelingen Sneek en Leeuwarden, dat er voor de vrees, die in de adressen tot uiting kwam, geen grond bestond. Den eersten Juni zou de exploitatie echter nog niet kunnen beginnen, omdat het werk nog niet geheel gereed was.

* * *

Te Sneek was intusschen al een commissie benoemd, die de gebeurtenis feestelijk wilde vieren. In het laatst van Mei besloot de gemeenteraad van Sneek f 1000 voor dit doel aan de commissie af te staan. Maar men moest geduld oefenen en latere berichten spreken dan ook van een lijdenshistorie.

Dinsdag, den 29n Mei, werd het werk opgenomen en goedgekeurd. De Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen nam den spoorweg over en nu kon men de opening binnen afzienbaren tijd tegemoet zien. Het stationsgebouw te Sneek zou dan nog niet gereed zijn, maar door een tijdelijken maatregel zou daarin worden voorzien.

De arbeiders en technici waren nu meest bezig aan het traject Sneek—Stavoren. De dijk moest op sommige plaatsen meer dan drie meter opgehoogd worden. Naar gissing waren hier ongeveer duizend man aan het werk, een getal, dat ongetwijfeld ook aan het traject Leeuwarden—Sneek heeft gearbeid.

* * *

Reeds den 8n Juni had de minister van Waterstaat den directeur-generaal der Staatsspoorwegen verzocht, spoedig tot opening van den weg over te gaan en een voorstel in te dienen omtrent de dienstregeling. In weerwil hiervan was de 25ste Juni het tijdstip der opening nog altijd niet bekend.

Een verklaring hiervan werd door iemand uit Sneek aan de „Amsterdammer" geschreven: hij zegt, zijn inlichtingen te hebben ontvangen van de spoorwegambtenaren:

„Bij de Mij. vestigde zich van den aanvang af meer en meer de overtuiging, dat de exploitatie vereenvoudigd moest worden, d. i. dat de te bezigen waggons lichter moesten zijn én minder weelderig ingericht. Vrijstelling van enkele eischen door wettelijke bepalingen aan de exploitatie gesteld zou bezuiniging, dus invoering van een grooter aantal treinen, veroorlooven.

Zij besloot daarom tot ombouw van eenige rijtuigen tot waggons met twee klassen, welke handeling de goedkeuring der Regering moet verwerven. De Regering gaf toe aan den wensch tot vereenvoudiging der exploitatie, wat bewaking enz. betreft, maar vorderde, niettegenstaande de herhaalde vertoogen der Maatschappij, op het laatste oogenblik het gebruik van drie wagenklassen.

De Mij. haastte zich een zeer ruim opgezette dienstregeling te ontwerpen met zes treinen dagen in elke rigting. De Raad van Toezicht vorderde evenwel, dat enkele treinen op bepaalde

ingenomen door een gezicht op Leeuwarden. Links bevindt zich [illegible] vaart, waarin een beurtschip en een trekschuit. Rechts echter een spoorlijn, de lijn van Leeuwarden naar Sneek. Een zeer ouderwetsche trein beweegt er zich op voort. Op den achtergrond is nog een trein zichtbaar, ongetwijfeld die naar Harlingen. Het midden van de gravure wordt in beslag genomen door een afbeelding van de stad Sneek. Straks zal de trein door een eerepoort de stad binnenrijden. Natuurlijk bevinden zich de Waterpoort en de Groote Kerk er op. Van alle gebouwen wordt gevlagd. Zelfs het Lemmer beurtschip aan den steiger is gepavoiseerd.

Het nog niet voltooide deel naar Stavoren wordt aangegeven door een weg, waarop eenige arbeiders aan 't grond verwerken zijn en door een werklocomotief. De benedenhelft ten slotte wordt gevuld door twee teekeningen, n.l. links een gezelschap heeren om een rijk voorzienen disch en rechts een alleraardigst aanzicht van Stavoren met zijn hoofden, havén, kerk en molens. Een zeestoomer ligt gereed vee en goederen naar den overkant te brengen. Verder komen er nog op voor de wapens der steden Leeuwarden, Sneek, IJlst en Stavoren. In blauwen druk behelst deze gravure de aankondiging, dat in de Buitensociëteit de Harmonie te Sneek een groot militair concert zal worden gegeven. Uitvoerenden zijn de leden van het muziekcorps der rijdende artillerie te Arnhem, kapelmeester de heer G. Joh. van Dam. De tweede bladzijde van het „souvenir" bevat het muziekprogramma en teekeningen van Amsterdam en Enkhuizen.

* * *

Evenmin als de berichtgever van de „Leeuwarder Courant", was de Bolswarder journalist over de dienstregeling voldaan. Hij spreekt den wensch uit, dat dit spoedig veranderd moge worden: niet alleen ten nutte van het reizende publiek, maar ook van de ondernemers.

Dezelfde courant bevat den 2en Augustus een tamelijk breedvoerig artikel over den spoorweg Leeuwarden—Sneek. De berichtgever nam te Sneek in het geïmproviseerde station (een goederenloods) zijn kaartje. Het eigenlijke station was nog niet klaar. Daar zouden nog wel drie maanden over verloopen, was de opinie. De remise voor 5 „stoomsiepers" was reeds klaar en het trok de aandacht van den schrijver, dat deze zoo practisch was ingericht.

Toen de eerste spoorlijn in Friesland werd geopend bleek het, dat de ingenieurs deze provincie met onbetamelijke geringschatting hadden bejegend, want alle stations waren te klein. Veeladingsplaatsen waren lang niet in genoegzaam aantal aanwezig. Voor de eerste lijn Harlingen—Leeuwarden zond men maar 5 veewagens, maar de eerste lijn-inspecteur in het noorden, de heer Gischler, adviseerde: „Zorg, dat ik er 50 krijg; het zal dan nog de vraag zijn of ik genoeg heb."

Door deze opmerkingen wijzer geworden, zette men de stationsgebouwen veel royaler op. Evenwel, nu zóó royaal, dat het den lachlust van dés schrijvers medereisigers opwekte, toen se zes minuten oponthoud gebruikten om de stationsgebouwen te Bozum en Mantgum te bezien.

OOK BIJ ONDERMELK
LEVEREN WIJ
EEN PASSENDE SAMENSTELLING

LANDBOUWKRONIEK.

MCMIII.

ONTWERP VAN WET TOT WIJZIGING VAN DE LANDBOUW-CRISISWET.

In het oorspronkelijke ontwerp, voor de Landbouwcrisiswet kwam, toen het bij de Tweede Kamer werd ingediend, in art. 1 de omschrijving voor, dat voor de werking der wet onder „Crisisproduct" zou worden verstaan: een voortbrengsel van plantaardigen of dierlijken aard, dat door Ons (dat is H. M. de Koningin) alszoodanig wordt aangewezen. Aan producenten van Crisisproducten zou volgens art. 3 van het oorspronkelijke ontwerp steun uit het Landbouwcrisisfonds kunnen worden verleend, volgens door den minister, belast met de Zaken van Landbouw, vast te stellen regelen, onder deze voorwaarde, dat zij als producenten van Crisisproducten waren erkend.

In de Kroniek van 15 April wees ik er reeds op, dat volgens deze wettelijke omschrijving een product van onzen landbouw eerst dan voor steun in aanmerking zou kunnen komen, wanneer het door den minister als Crisisproduct was erkend.

Met betrekking tot deze „Crisisproducten" werd door het ontwerp aan de Kroon en aan den minister een aantal uitermate ruime bevoegdheden verleend, waarvan ik hier de voornaamste ga herhalen:

1. De minister is bevoegd aan den steun ten behoeve van een „Crisisproduct" zoodanige voorwaarden te verbinden, als ter bereiking van het beoogde doel door hem noodzakelijk zullen worden geacht en onder die voorwaarden kan mede gesteld worden: beperking van de voortbrenging of van den handel in eenig „Crisisproduct".

2. Door de Kroon kan, op voordracht van den minister, voor bepaalde tijdvakken de voortbrenging van „Crisisproducten", alsook het in voorraad hebben, vervoer, verwerken van zoodanige producten worden beperkt, verboden of niet dan voorwaardelijk toegestaan.

3. Door de Kroon kan, op voordracht van den minister, voor bepaalde tijdvakken de uitvoer van „Crisisproducten", voor zooverre dit in het belang van de prijsvordering in het buitenland noodig wordt geacht, worden beperkt, verboden of niet dan voorwaardelijk toegestaan.

Als voorwaarde kan onder meer worden gesteld de inlevering van het geheel of een gedeelte der niet ten uitvoer toegelaten hoeveelheid van het „Crisisproduct". De moeilijke op-

maken. En in de tweede [illegible] dwang uit te oefenen, dat [illegible] ministerie (het oude, dat [illegible] diend, wachtte op ontslag [illegible] pende zaken nog waarna[illegible] zou moeten komen met e[illegible] trent dit onderwerp. De n[illegible] die al spoedig na de indie[illegible] stel werd gegeven, terwijl [illegible] daarvoor den naam Lan[illegible] aangegeven, doet vrij duid[illegible] de schoen wrong. Ver[illegible] bevoegdheden, welke in n[illegible] de Tweede Kamer met de [illegible] worden door de Landbouw[illegible] ring alleen overgedragen. [illegible] dat de Tweede Kamer in [illegible] wel de noodzakelijkheid g[illegible] dracht, voor het slagen va[illegible] op landbouwgebied, maar n[illegible] de eerste niet voetstoots g[illegible] doen van een deel harer [illegible] komt dan nog, dat de reg[illegible] de bevoegdheid zou verkri[illegible] in het maatschappelijk lev[illegible] gebied van den landbouw, [illegible] de verwerking van en den [illegible] producten. Men behoeft o[illegible] te denken aan productie- [illegible] van productie en handel, a[illegible] der productie aan de regeerin[illegible] stopzetten van bepaalde on[illegible] drijven door regeeringsorg[illegible] der regeering, enz. enz., [illegible] onder de punten 1 tot en m[illegible]

Het pas ingediende wets[illegible] van de Landbouw-Crisiswe[illegible] den term „Crisisproduct" [illegible] omschrijving.

Deze wet verstaat onder

a. bollen en knollen [illegible] stroocarton en rund- en pl[illegible]

b. zuivelproducten, marg[illegible] vetten in den zin van artik[illegible] 4e der Crisis-Zuivelwet 19[illegible] varkens en varkensvleesch[illegible] artikel 1, onder 2e en 3e va[illegible] besluit 1932, tarwemeel en [illegible] van artikel 1 van de Tarw[illegible]

c. de volgende producte[illegible] werkt:

visch, slachtpaarden, s[illegible] schapenvleesch, rund- en k[illegible] vetten, granen en zaden, a[illegible] meel, suiker en suikerbiete[illegible] vlas, kippen- en eendeneie[illegible] ten en warmoezerijgewasse[illegible] de bloementeelt en de boo[illegible]

d. elk ander door ons a[illegible] wezen product van den La[illegible]

Onder a zijn opgenomen [illegible] reeds door aanneming van [illegible] het dan ook bij amendemen[illegible] waren erkend. Onder b w[illegible] die staan onder beschermi[illegible] wet, Crisis-Varkenswet [illegible] „Crisisproduct" verklaard.

38

Donderdag 31 Dec. 1953

Verschijnt: DINSDAGS en VRIJDAGS.
Administratie: Comb. Drijfhout-Kiezebrink & Co.
Kantoor: GROOTZAND 55
Telefoon 3005 (K 5150)

SNEEKER NIEUWSB

Officieel Orgaan van de gemeenten SNEEK, WYMBRITSERADEI

Redacteur: L. KIEZEBRINK — Het Sneeker Nieuwsblad is een gecombineerde uitgave van NIEUWE SNEEKER COURANT, SNEEKER COURANT en DRIJFHOU

Goedkoper stoken

Op het ministerie van economische zaken is een ministeriële beschikking in voorbereiding, waarbij de prijzen van de verschillende soorten huisbrand, naar wordt verwacht, ongeveer drie tot vijf procent omlaag zullen worden gebracht. De verlaging, die een gevolg is van het door het parlement aanvaarde wetsvoorstel tot afschaffing van de omzetbelasting op huisbrand, zou 1 Januari ingaan.

Het „Spoor" van 1883 tot 1953

Impressies uit vroeger dagen

Voor mij liggen twee afbeeldingen van locomotieven, de ene gespannen voor de eerste spoortrein van Sneek naar Leeuwarden in 1883, de andere voor de laatste stoomtrein voor passagiers in 1953. Beide foto's op het station te Sneek genomen. De locomotief: Fries „lûk mar tige", van 1883 genummerd No. 69 heeft een hoge stoompijp of schoorsteen voorzien van een fraaie koperen rand en een schitterende koperen dom op de kleine ketel. Op de spatschermen boven de grote wielen staat een fraaie inscriptie die ik mij nog goed herinner: Beijer Peacock Co Manchester, gevolgd door het jaartal van fabricage.

De trein telt vier kleine twee-assige wagons elk van vier compartimenten, coupé's genaamd. Elke coupé IIIe en IIe klasse heeft tien zitplaatsen. De Ie klasse coupé's echter slechts acht.

De IIIe klasse coupé's zijn van elkander afgescheiden door een laag houten schot, heel gezellig, doch met slechts raampjes in de portierdeuren. De verwarming geschiedt door ingeschoven lange koperen stoven. Zij liet veel te wensen over.

Er bestonden speciale coupé's „niet roken".

Tegenwoordig „verboden te roken". Is het reizend publiek soms ongezeggelijker geworden?

In andere coupé's trof men de volgende kennisgeving aan:

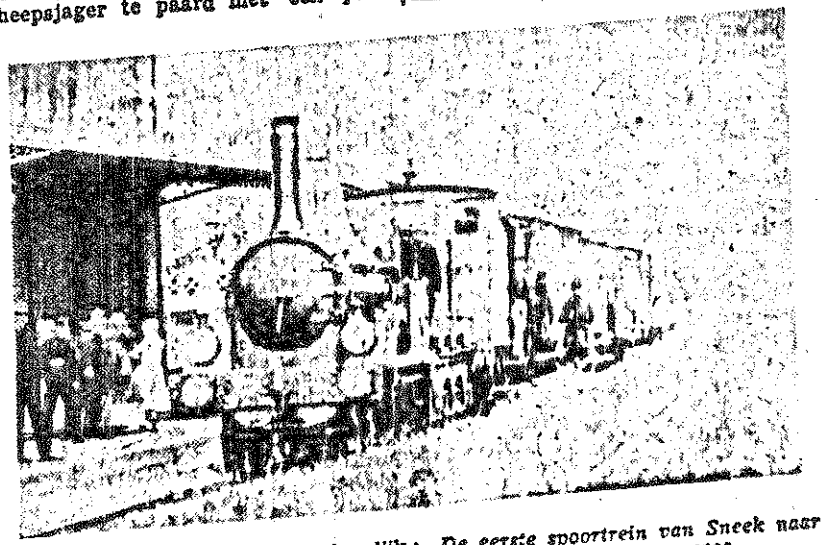
Oorspronkelijk was de lijn ontworpen tussen Sneek en Bolsward door, om aldus beide stadjes te kunnen bedienen. Later werd de richting veranderd en de lijn over Sneek gelegd, zeer tot ontstemming van de inwoners van Bolsward. Tot troost zond een groepje Snekers den Bolswarders toen een grote trommel (tromp zeide men destijds) oliekoeken. De Bolswarders weinig ingenomen met deze grap staken bij wijze van minachting de oliekoeken op hun vuurwapenen, d.w.z. op de bajonetten van de geweren der d.d. schutterij aldaar. Tenminste zo werd mij door een officier van dit wapen verteld.

„Si non è vero, è ben trovato".

Van de nieuwe lijn herinner ik mij den aanleg nog goed. Zo zijn de grote visvijvers (te Sneek reeds weer gedempt), aan de stations ontstaan door de uitgraving van voor de lijn benodigde aarde.

Zij werd allereerst geëxploiteerd door de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, verkort Staatsspoor genoemd of S.S. Later bij de nieuwe spoorwegwet werden overal in den lande de lijnen tussen de twee grote maatschappijen verdeeld, ter wille van de concurrentie, en zo doende werd in ± 1890 de lijn Leeuwarden-Stavoren overgedragen aan de Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij verkort H.IJ.S.M. en later Hollandsche Spoor. Dit betekende verandering van materiaal en [illegible] van uniformen en bovendien [illegible] waarop molens, fabrieken, torens enz. O.a. de Oldehove, de Nieuwe Toren, (afgebroken 1884 waarvan ik mij het schilderachtigé silhouet en het klokkenspel duidelijk herinner, zelfs de klank).

In de Zwette een zeilschip half wind varende, en een trekschuit annex scheepsjager te paard met een post-



De eerste spoortrein van Sneek naar Leeuwarden in 1883.

hoorntje voor den mond. En natuurlijk drie spoorlijnen met treinen er op. Twee vertrekken er en één komt er aan, zodat de aansluiting moet hebben te wensen overgelaten. Alle locomotieven zomede de fabrieksschoorstenen gesierd met machtige rookpluimen, die, zoals het zeilschip hierboven genoemd, bewijzen dat de wind toen ook al uit het Westen woei.

bescheiden voet, van Enkhuizen.

Dit Souvenir moest blijkbaar tevens dienst doen voor een feestavond. Ik vind er n.l. op afgedrukt in blauw, de aankondiging en het programma van een Groot Militair Concert in de Buitensociëteit „de Harmonie" te Sneek op

Va

„Jacob

Op de traditi
Mr K. H. Mulc
gastheer en ga
mens de K.Z.
Priester mee aa
kool met worst
het de voorzitte
die voor de Va
lieden, plus de
nodigde dames
van Beleren" v
ligt in de bedoe
het zomerseizo
stad in Zweden
en de kwaliteit
wedstrijden te
verband met h
stad Zeilverenig
tal Valkenzeile
deze demonstr
Het ligt in de
zoekt naar gel
Zweden, b.v. n
lading naar Z
van de schepe
geschiedt grat
ning wordt gr
dezelfde wijze
is georganisee
nale Valkenwe
ter en Kabel
toe voor wat b
laties om voor
te zorgen. N
kwamen nog
stuursleden va
een kikie ach
van de voorbe
nale wedstrijd.
films van het
wedstrijden en
der Valken in
prachtige seri

[illegible] voor passagiers in 1883. Beide foto's op het station te Sneek genomen. De locomotief: Fries „lûk mar tige", van 1883 genummerd No. 69 heeft een hoge stoompijp of schoorsteen voorzien van een fraaie koperen rand en een schitterende koperen dom op de kleine ketel. Op de spatschermen boven de grote wielen staat een fraaie inscriptie die ik mij nog goed herinner: Beijer Peacock Co Manchester, gevolgd door het jaartal van fabricage.

De trein telt vier kleine twee-assige wagons elk van vier compartimenten, coupé's genaamd. Elke coupé IIIe en IIe klasse heeft tien zitplaatsen. De Ie klasse coupé's echter slechts acht.

De IIIe klasse coupé's zijn van elkander afgescheiden door een laag houten schot, heel gezellig, doch met slechts raampjes in de portierdeuren. De verwarming geschiedt door ingeschoven lange koperen stoven. Zij liet veel te wensen over.

Er bestonden speciale coupé's „niet roken".

Tegenwoordig „verboden te roken". Is het reizend publiek soms ongezeggelijker geworden?

In andere coupé's trof men de volgende kennisgeving aan:

„In dit compartiment mag gerookt „worden, tenzij een der medereizigers „zich hiertegen verzet en voor hem „geen plaats is gevonden kunnen worden „in een der compartimenten waar het „roken verboden is."

Er waren speciale damescoupé's (later vrouwencoupé's). Voelden sommige dames zich niet op hun gemak in de gemengde coupé's? Men mag het veronderstellen.

Een enkele keer verdwaalde een Duitse wagen in Nederland met „nicht Rauchen", waaraan zich geen goed Nederlander stoorde en waartegen geen waarschuwing van het treinpersoneel baatte, daar niemand gehouden was deze vreemde taal te kennen.

Nadat de Westinghouserem uitgevonden over Sneek gelegd, zeer tot ontstemming van de inwoners van Bolsward. Tot troost zond een g[illegible]je Snekers den Bolswarders toen [illegible]en grote trommel (tromp zeide men destijds) oliekoeken. De Bolswarders weinig ingenomen met deze grap staken bij wijze van minachting de oliekoeken op hun vuurwapenen, d.w.z. op de bajonetten van de geweren der d.d. schutterij aldaar. Tenminste zo werd mij door een officier van dit wapen verteld.

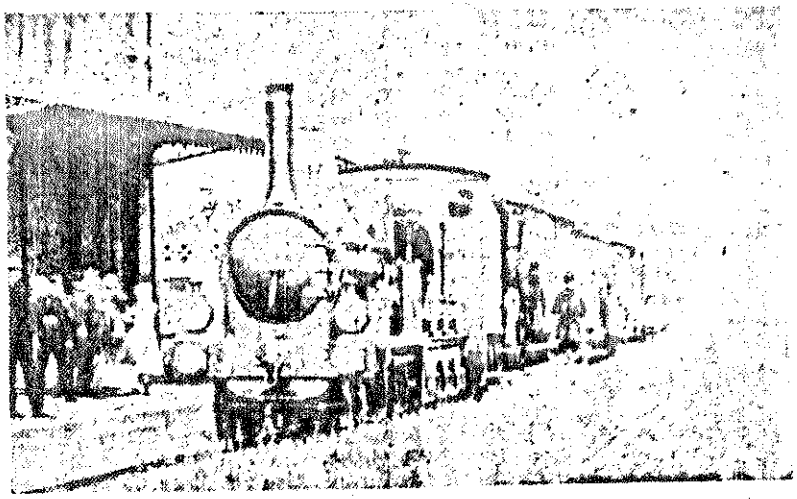
„Si non è vero, è ben trovato".

Van de nieuwe lijn herinner ik mij den aanleg nog goed. Zo zijn de grote visvijvers (te Sneek reeds weer gedempt), aan de stations ontstaan door de uitgraving van voor de lijn benodigde aarde.

Zij werd allereerst geëxploiteerd door de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, verkort Staatsspoor genoemd of S.S. Later bij de nieuwe spoorwegwet werden overal in den lande de lijnen tussen de twee grote maatschappijen verdeeld, ter wille van de concurrentie, en zo doende werd in ± 1890 de lijn Leeuwarden-Stavoren overgedragen aan de Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij verkort H.IJ.S.M. en later Hollandsche Spoor. Dit betekende verandering van materiaal en verandering van uniformen en bovendien vele kleine plagerijen tot last van het publiek. Er kwamen kleine, nijdige, zwarte, Duitse locomotiefjes te lopen dié zo schel floten. Er stond A. Börsig Berlin op en verder, misschien om de pil te vergulden den naam van een of andere Nederlandse zeeheld.

De conducteurs droegen hoge uniformpetten naar Duits model. De chefs stonden „in de houding" als de sneltrein hun station voorbij snorde.

En dan het woord „Hollandsche" S.M.! Dit was voor een Friese jongen moeilijk te slikken. Zodat ik dan ook bij voorkeur gebruik maakte van de S.S. welks aandeelhouders wel nimmer beseft zullen hebben waaraan zij hunne



De eerste spoortrein van Sneek naar Leeuwarden in 1883.

hoorntje voor den mond. En natuurlijk drie spoorlijnen met treinen er op. Twee vertrekken er en één komt er aan, zodat de aansluiting moet hebben te wensen overgelaten. Alle locomotieven zomede de fabrieksschoorstenen gesierd met machtige rookpluimen, die, zoals het zeilschip hierboven genoemd, bewijzen dat de wind toen ook al uit het Westen woei.

Verder merkt men op: Triomfbogen waar de trein onderdoor rijdt en allerhande attributen van landbouw, veeteelt en nijverheid.

In het midden de Kolk met Waterpoort en Stadsherberg. In de Kolk stoomboten, zeilschepen, vrachtschepen en houtvlotten die blijkbaar moeizaam voortgeboomd worden.

Op den achtergrond o.a. de Grote Kerk en het Hansje Boelenshuis (nog met torentje). Alles overdadig bevlagd met onwaarschijnlijk grote lappen vlag zo groot als de halve Martinikerk. Dan ziet men onderaan de afbeeldingen van IJlst en Stavoren inclusief de stedelijke bescheiden voet, van Enkhuizen.

Dit Souvenir moest blijkbaar tevens dienst doen voor een feestavond. Ik vind er n.l. op afgedrukt in blauw, de aankondiging en het programma van een Groot Militair Concert in de Buiten-Sociëteit „de Harmonie" te Sneek op Donderdag 19 Juli 1883, te geven door het Muziekcorps der Rijdende Artillerie te Arnhem, Kapelmeester (tegenwoordig dirigent) de Heer G. Joh. van Dam. Het programma, niet vrij van spelfouten, is karakteristiek voor dien tijd met de onmisbare solo voor cornet à pistons. Er ontbreekt echter een spoorwegmars op.

Het mooiste komt nog. In den linker onderhoek gevat in een rococo-omlijsting zien wij een voorstelling van een feestmaaltijd. Tien gebaarde mannen allen nog in 't bezit van hun vollen hoofddos zitten op uit dien tijd bekende stoelen met gevoerde ovale rugleuning om een lange feestdis geschaard waarop een overvloed van appelijtelijke spijzen en dranken zijn uitgestald. Men herkent bijna de gerechten. Wij zien het hun aan. Zij zijn vermoeid van de lange zwaarwichtige voorbereidingen. Het is mij, jammer genoeg niet gelukt een hunner te herkennen, zelfs de spreker niet die met de hand op 's buurmans schouder geleund duidelijk de verwachtingen naar voren brengt van den spoorweg Leeuwarden—Sneek—Amsterdam.

JAC. N. D. HOOGSLAG 1953.

nodigde dames
van Beieren" v
ligt in de bedo
het zomerseiz
stad in Zwede
en de kwalitei
wedstrijden te
verband met h
stad Zeilveren
tal Valkenzeile
deze demonst
Het ligt in de
zoekt naar gel
Zweden, b.v. n
lading naar Z
van de schepe
geschiedt gra
ning wordt gra
dezelfde wijze
is georganiseer
nale Valken.we
ter en Kabel
toe voor wat b
laties om voor
te zorgen. N
kwamen nog
stuurleden va
een kikie aat
van de voorbe
nale wedstrijd.
films van het
wedstrijden en
der Valken in
prachtige ser
en foto's verte
zeilwedstrijder
in Noorwegen
mede dat in J
de internation
draaid zal wo
en hun gastvro

K

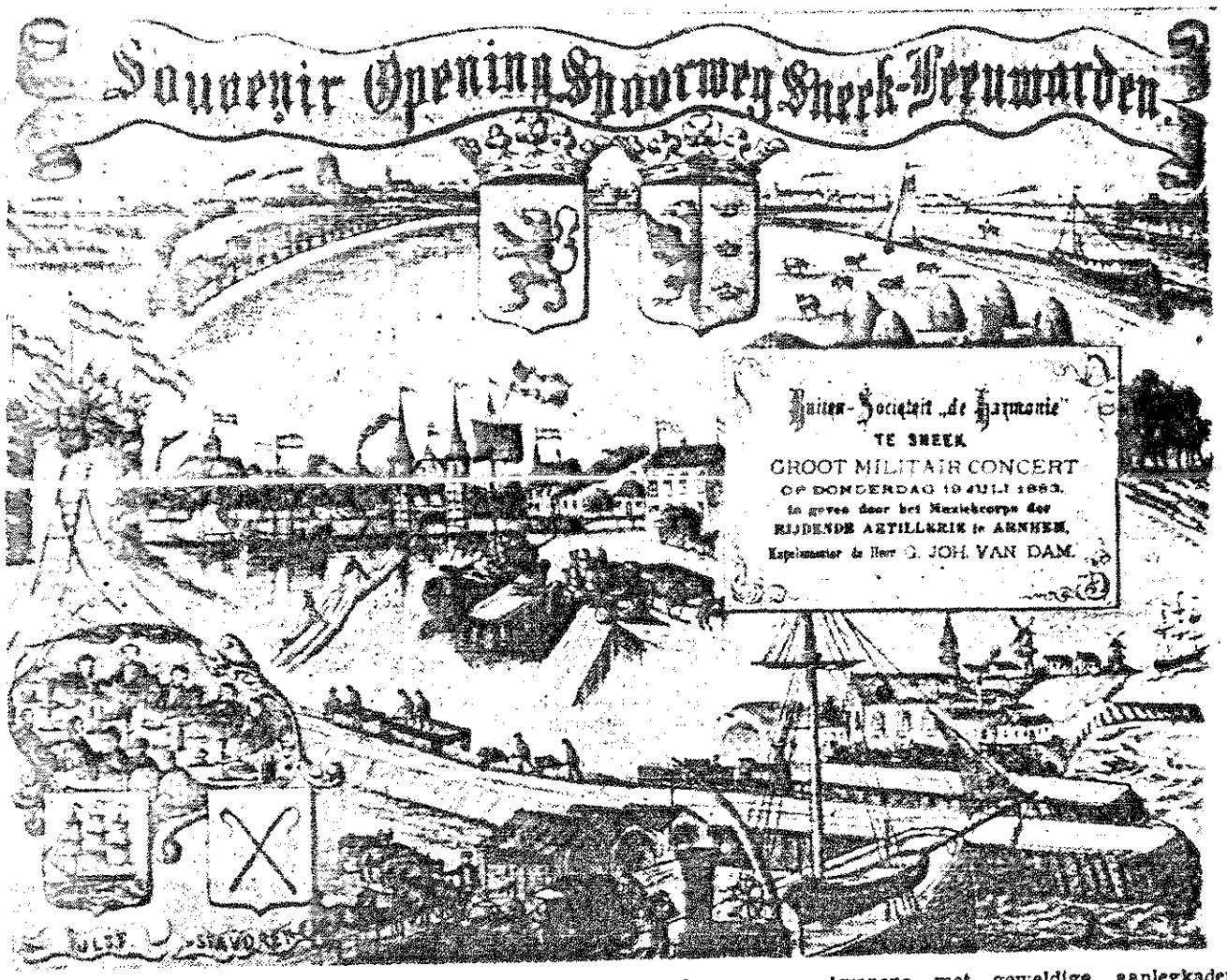
Geref. Kerk
Vlaardingen, c
buren.

IJLST. Bij
alhier werd w
kerkeraad tot
A. Stapersma
Oppedijk.

Onze vroeger
Wesselius, tha
voor het Staa
drijfsadministr

Te Diskart
tweede stuurm
gere stadgeno

Nadat de Westinghouserem uitgevon-



den was werden alle wagons voorzien van een noodrem. Tegen het misbruik maken hiervan werd gewaarschuwd in de volgende bewoordingen: Reizigers die zonder wettige reden het remtoestel in werking brengen worden uit den trein verwijderd, onverminderd de straf op deze overtreding gesteld.

T voyageur qui, sans motif valable fera fonctionner le frein, sera expulsé du train, sans préjudice aux pénalités prévues contre cette infraction.

Reisende, welche die Bremse misbräuchlich in Thätigkeit setzen, werden aus dem Zug gewiesen unbeschadet weiterer wegen derartigen Missbrauch verwirkter Strafe.

Passengers are cautioned that any person putting the brake-apparatus into action without due cause, will be removed from the train, besides being liable to punishment for infringing this regulation.

Waarbij men kon genieten van de gemoedelijke omslachtigheid dezer kennisgeving en de zuiverheid der vertalingen.

De lijn Leeuwarden-Staveren was de laatste der vier hoofdlijnen in Friesland. De lijn Harlingen-Leeuwarden was reeds in ± 1865 geopend, spoedig daarna gevolgd door de lijnen Leeuwarden-Groningen en Leeuwarden-Zwolle. Vóór de lijn Groningen-Meppel gereed was moesten reizigers van Groningen naar Amsterdam aldus reizen: Groningen - Leeuwarden - Zwolle - Zutphen - Arnhem - Utrecht - Amsterdam, want de lijnen over de Veluwe bestonden nog niet. Een brief van een mijner voorouders vertelt hiervan uitvoerig.

Sommige Sneekers vreesden dat de nieuwe lijn Sneek zou schaden omdat Leeuwarden daardoor meer kopers zou trekken.

dividenden te danken hadden.

Er is in den zomer van 1883 feest gevierd te Sneek. Hiervan getuigt een curieuse plaat gedrukt: Lith. v. C. M. Pouwels, Sneek.

Het opschrift ervan gezet op een onderdeel luit luidt:

Souvenir Opening Spoorweg Sneek-Leeuwarden.

Op deze plaat kan men zo wat alles vinden wat op de nieuwe lijn betrekking heeft.

Op de linkerhelft: De wapens van Leeuwarden en Sneek. — Een aanzicht van Leeuwarden uit het zuiden gezien

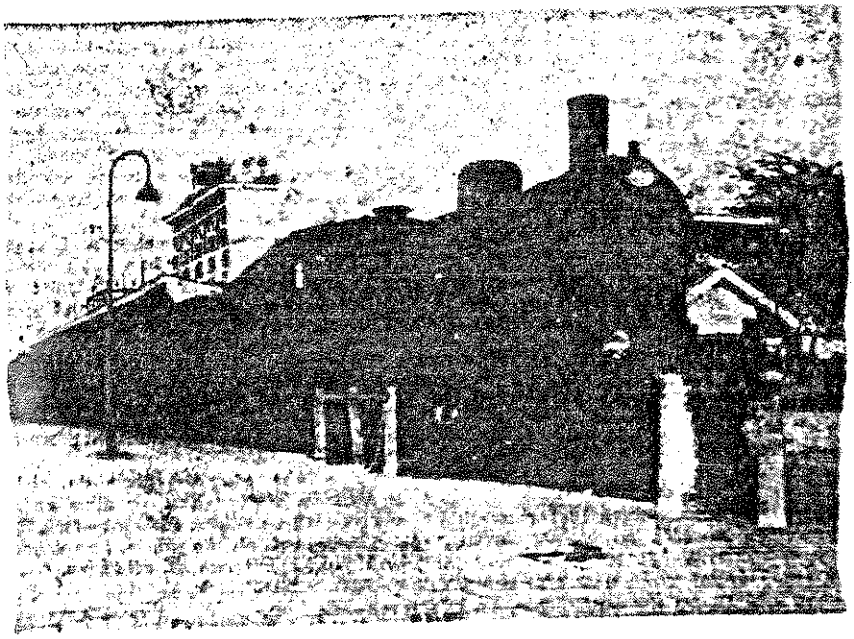
seft zullen hebben waaraan zij hunne

wapens met geweldige aanlegkaden, stoomboten, opslagplaatsen, kudden vee met hun drijvers enz. En overal hier tussendoor, „Het Spoor".

Op de rechterhelft van de plaat vindt men behalve enige treinen en emplacementen het silhouet van Amsterdam met z'n wapen, het IJ met talloze fregatten, schoeners en barken (de ontwerper kende de scheepstypen blijkbaar goed) benevens enkele stoomboten. Onderaan hetzelfde beeld, echter op meer

IJlst en Stavoren inclusief de stedelijke

De laatste stoomtrein voor passagiers in 1953.



len met gevoerd
een lange feestdi
overvloed van
dranken zijn u
bijna de gerecht
Zij zijn vermoe
wichtige voork
jammer genoeg
te herkennen,
met de hand
geleund duidelij
voren brengt v
warden—Sneek

JAC.

Vergadering
meente Sneek
1953, 's avonds
gemeester L.
ris de heer K.
(17) raadsleden
De notulen va
November en 1
veranderd vastg
Tot de ingel
een aanvrage
Schoolonderwijs
gemeentekas be
het bouwen van
melijke oetening
aan de Lindenl
handen van B.e

Tot directeur
h. wordt benoe
mans, directeur
de kring Frane
R. Venema, die
had 1 st.
Tot leden de
van schoolverza
h.h. Y. Piat (af
H. F. Ringnalda
(aftr.) en G. L
17, 16 en 17 st.
had 1 st.
Tot curator v
benoemd de h
(aftr.) met 15
zum, had 1 st.
Tot lid van
meentelijke inst
wordt benoemd
(aftr.) met 17 s
Tot onderwij
school voor s
leerkracht) wor
S. Banda, onde
met 16 st., de h
had 1 st.
Tot leden de
chamelijke opve
de heer L. M.
st., en — 'n de
die bedankt hee
pinga met 16
had 1 st.

B. h. s. of é
aan het voorstel
ging van de be

SNEON EN SNEIN
WEKELIJKS BLIJVOEGSEL LEEUWARDER COURANT

30

Dinsdag is het 75 jaar geleden, dat eerste trein naar Staveren reed

Hindeloopen hoopte al Rotterdam naar de kroon te steken

Bolsward dacht aan de lijn Duitsland-Engeland te komen liggen

Tweeëntwintig jaar nadat Friesland op de lijn Leeuwarden—Harlingen kennis had gemaakt met „het stoomros", werd de lijn Sneek—Staveren in gebruik genomen en kreeg het net van spoorlijnen in Friesland de omvang, die het hedentendage nog heeft. Dat was op 8 november 1885, dinsdag dus vijfenzeventig jaar geleden.

Waar er op die dag ook vreugde geweest mag zijn, bepaaldelijk niet in Bolsward, dat jarenlang verbeten had gevochten om aan de lijn te komen liggen, waarbij kans op succes een tijdlang beslist niet denkbeeldig is geweest. Hoe kon anders op 3 januari 1879 het bericht wereldkundig worden, dat „aan den minderen man een aangenamen dag zou worden bezorgd" als de Eerste Kamer zou hebben aangenomen, dat de lijn Leeuwarden—Staveren via Bolsward zou lopen.

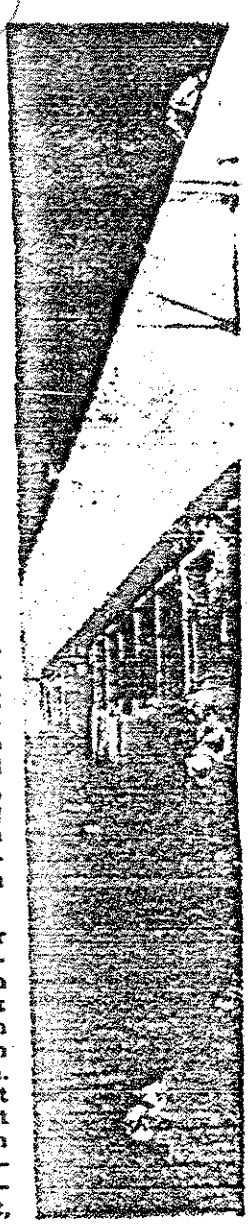
Vijftien dagen later stemde de Kamer echter het onteigeningsontwerp voor de spoorweg via Bolsward af. Ontzettend jammer voor Bolsward en natuurlijk ook voor „den minderen man", die zich hierdoor een aangename dag door de neus zag geboord. Voor dat feest had de gemeenteraad het voor die dagen kolossale bedrag van driehonderd gulden beschikbaar gesteld, terwijl het gasthuis een niet minder royale toezegging van *f* 250 had gedaan.

Natuurlijk werden die bedragen zo maar niet op losse gronden beschikbaar gesteld. Lang en veel was er geijverd voor deze lijn, die de verbinding tussen Noordholland en Friesland tot stand moest brengen. Het actiecomité stond echter nog veel groter doel voor ogen. De lijn zou de schakel vormen tussen Duitsland (vooral het noorden) en Engeland. Die mogelijkheden werden breed uitgemeten waarbij vooral ook het geldelijk rendement niet werd vergeten, dat deze verbindende functie tussen twee belangrijke gebieden zou opleveren. Doel was immers, dat de lijn door een particuliere Brits-Nederlandse maatschappij zou worden geexploiteerd, die hiervoor geld moest aantrekken. De Algemene Mij van Handel en Nijverheid had daarvoor al dertien miljoen gulden toegezegd en het Sneker stadsbestuur trok een kwart miljoen uit, terwijl de burgerij nog eens *f* 165.230 aan aandelen toezegde. Vele plaatsen kwamen in een financiële hoerastemming, vooral ook door de niet-aflatende propaganda van de subcommissies in Sneek, Nijland, Bolsward, Workum en Hindeloopen.

Ja, ook Hindeloopen, want voor Staveren was in deze eerste particuliere plannen geen plaats; voor Enkhuizen trouwens evenmin. De oversteek was gedacht tussen Medemblik en Hindeloopen. De lijn zou dan van Amsterdam via Purmerend en Hoorn naar Medemblik lopen. Vandaar zou dan de boot naar Hindeloopen varen, waar de trein gereed moest staan om goederen en passagiers over Workum, Bolsward en Sneek naar Groningen te brengen, waar dan de aansluiting zou worden verkregen op de lijn Leeuwarden—Zwolle, waarvan het laatste gedeelte (dat naar Heerenveen) in 1863 schikt geacht, omdat daar voor de haven te veel ondiepten lagen. Hindeloopen stond toen nog via de Zuiderzee direct in verbinding met de Noordzee en dus met Engeland. Die toestand werd buitengewoon gunstig geacht, ook nog gunstiger dan de ligging van Amsterdam, dat alleen met een kanaal langs een kortere weg bij de Noordzee kon komen.

Het waren beslist niet louter Friezen, die Hindeloopen dergelijke toekomstbeelden voor ogen zetten. Alle Friezen deden er ook niet aan mee. Zeker niet die van Harlingen, die van deze plannen natuurlijk niets moesten hebben. De schrik mag hun dan om het hart zijn geslagen, zij werden niet verlamd door die schrik. Zo kwam er ook een plan voor een spoorlijn, die van Harlingen over Witmarsum, Bolsward, Sneek, IJlst, Joure, Heerenveen en Noordwolde in de richting Hoogeveen, Coevorden naar de Duitse grens zou lopen. Dat zou nog eens een schakel vormen tussen het Duitse industriegebied en dat van Groot-Brittannië!

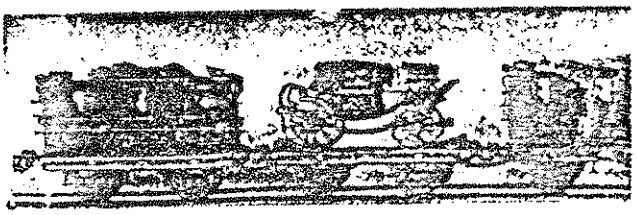
Na heel veel actie en geharrewar werd uiteindelijk in 1875 een ontwerp van wet ingediend voor een spoo lijn van Leeuwarden naar Staveren. Daarop werden 31 amendementen ingediend, waarvan één voor het leggen van de lijn via Sneek en Bolsward pleitte. Dat amendement werd door beide Kamers verworpen, maar in 1878 ging de Tweede Kamer toch die kant uit. De Eerste Kamer ging evenwel niet mee, omdat „het doel van spoorwegen



is afstanden te Bolsward zou een kilometer worden ... na een uur."

Men rekende to... gaans". En och, toen ook nog niet ... der, want over ... Leeuwarden naar ... in het eerste jaar ... gold dan louter v... voer, want de „... deed er toen één ... nuten over. Nu ... engels, die bezig ... te worden, er ze... over!

Dat Bolsward 7... eerste trein van ...



Pé-perga, Peper...

raad het voor die dagen kolossale bedrag van driehonderd gulden beschikbaar gesteld, terwijl het gasthuis een niet minder royale toezegging van *f* 250 had gedaan.

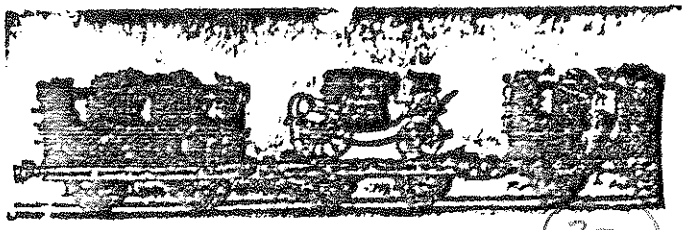
Natuurlijk werden die bedragen zo maar niet op losse gronden beschikbaar gesteld. Lang en veel was er geijverd voor deze lijn, die de verbinding tussen Noordholland en Friesland tot stand moest brengen. Het actiecomité stond echter nog veel groter doel voor ogen. De lijn zou de schakel vormen tussen Duitsland (vooral het noordelijk deel) en Groot-Brittannië.

„boottrein naar Staveren" ...ft voor ons altijd een anglikaanse bijklank gehad. Bij dat beeld paste precies de oude romantische stoomtrein, zoals die blazend en proestend het station Leeuwarden verliet.

J Staveren was in deze eerste particuliere plannen geen plaats; voor Enkhuizen trouwens evenmin. De oversteek was gedacht tussen Medemblik en Hindeloopen. De lijn zou dan van Amsterdam via Purmerend en Hoorn naar Medemblik lopen. Vandaar zou dan de boot naar Hindeloopen varen, waar de trein gereed moest staan om goederen en passagiers over Workum, Bolsward en Sneek naar Grouw te brengen, waar dan de aansluiting zou worden verkregen op de lijn Leeuwarden—Zwolle, waarvan het laatste gedeelte (dat naar Heerenveen) in 1868 gereed was gekomen.

Voor Enkhuizen zou er dan nog wel een zijlijntje naar Hoorn af kunnen, maar aan een oversteek naar Staveren werd niet gedacht. Hindeloopen was dé plaats. Vracht, die per spoor uit Duitsland en Noord-Nederland aankwam, zou daar snel moeten worden overgeladen in de boten, die op Engeland voeren.

Hindeloopen zou transitohaven moeten worden een tweede Rotterdam. Harlingen werd niet ge-



Pé-perga, Peper-

Als we in dit hoekje op wat „spoorgebak" uit een „spoormandje" (ja, beide bestaan of bestonden tenminste) trakteren, dan gaan onze eerste gedachten uit naar de goede (nou, goede....) oude tijd, toen Leeuwarden—Zwolle nog een boemelarij zonder einde was. Hebt u ze ook nog gekend, die originele conducteurs, die op de plaatsnamen eigen variaties bedachten en die wij nog horen roepen: „Pé-perga, Peper-gà, Pé-perga!" Ja, waar die treinen toen al niet stopten. Idaard, Roordahuizum, Stob... schoot, noemt u maa...

★

En dan dat „r... lijn" naar Sneek. E... vrolijk Fries liedje... gebleven: „Jellum-E... wiid forneamd stasj... beleven we de k... reis in een derdekla... regenachtige zonda... familie in de drab... langs al die kale... Jellum-Bokzum, B... zum, Scharnegoutu... hebben we er misse... een vergeten. En ... ons ook — met m... die „zangtrein" uit... winter van Sneek ... den na afloop van... tocht. De hele trein... lied na het andere... sluit, vlak voor Le... Wilhelmus. Het we... kend.

★

Als er nog eens ... een of ander „wu... verschijnen over de... ijzeren paard in de... tuur, dan mag het... van het „Dokkun... niet vergeten wor... heeft, zij het niet... trein, een jubileum... 1901 werd namelijk... lijk particuliere No... caalspoorweg opge... 1905 aan de Holla... Spoorweg Maatsch... antieke naam) over...

★

16 oktober 1963 ... te dag voor Leeu... zijn we nu al zel... dan is het honderd... dat de eerste tre... uit de Friese hoof... den is, vertrok. Bi... ters waren er bij... (zouden die straks... de partij zijn, hun c... Een verslag zeat:... feestrit naar Hor... en aan rederoerij ... len ontbrak het ni... zicht zijn we dus... nog even ver. Op 2... werd de Harlinger... gewone dienst op... spoor" had dus tier... gehad om te „biko... die speeches en fee...

✦

Weet u, waarom... den het spoor Ac... (Spoorstraat — Wi...

Aanleg (ton gouds per km) was „een groote misslag"

De opening van de lijn Sneek-Staveren is kennelijk niet met grote feestelijkheden gepaard gegaan; in de *LC* van die dagen vinden we slechts een verslag van een feest in Workum en dat was waarschijnlijk alleen opgenomen omdat er zo'n herrie geschopt werd, dat de politie met de blanke sabel tegen de druktemakers op moest treden. Een zekere L. M. de Boer van Britswerd schrijft in een ingezonden stuk — hij was destijds dé matador onder de ingezondenstukken schrijvers — „Op een feesttocht geleek het niets, en men ging begrafenis-achtig heen."

Nu hád de heer L. M. de Boer iets tegen de Exploitatie-maatschappij, want die liet „normaaltreinen" (sneltreinen) naast de „lokaaltreinen". Hij zond requesten aan Jan en alleman, de directeur van de Exploitatiemaatschappij en de minister inclusis. De directeur schreef hem een uitvoerig epistel terug: de maatschappij wilde wel een locaalexploitatie (zeven treinen tussen Leeuwarden en Sneek en zes tussen Sneek en Staveren), maar de minister vond de locaal-exploitatie te duur: meer stationspersoneel, meer bewakingspersoneel, meer kolen. De lijn naar Staveren was al duur genoeg: zij kostte „een ton gouds per kilometer" en men zou dus zo zuinig mogelijk moeten exploiteren. „Wij blijven meenen, dat die dure aanleg al zulk een groote misslag is geweest, niet van de Staats-ingenieurs — want die moesten de gegeven bevelen eenvoudig opvolgen —, maar van vorige Regeeringen, dan dat men werkelijk nu nog langer goed geld na kwaad geld moet willen wegwerken", zo schreef de directeur-generaal van de Exploitatie-maatschappij aan de heer De Boer.

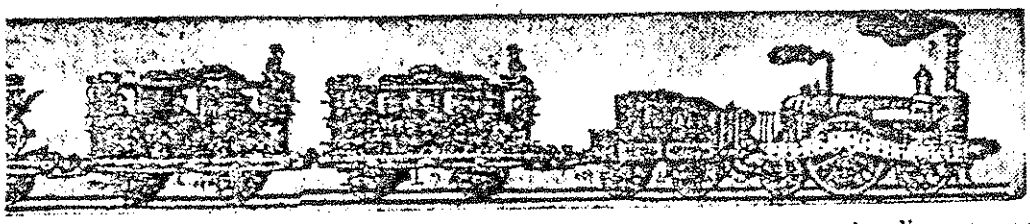
Onder dat gesternte is dus 75 jaar geleden de lijn naar Staveren geboren. Het odium van een duur, onaantrekkelijk lijntje is lang op de Staverse lijn blijven rusten; we hebben het gevoel, dat de komst van de diesels op dit traject in de exploitatie wel iets ten goede heeft veranderd.

Leeuwarden-A'dam in 1885 haast even snel als nu

De boemeltrein Leeuwarden—Sneek mocht er in '85 dan 55 minuten over doen, er was — tot grote ergernis van de heer L. M. de Boer van Britswerd — ook nog een „snel" en was in 28 minuten over. Dat leert de dienstregeling van die tijd: 8.55 uit Leeuwarden, 9.24 uit Sneek, stopt in Workum, 10 uur in Staveren, 10.05 met boot uit Staveren, 11.15 in Enkhuizen, 11.35 uit Enkhuizen, stopt te Hoorn en Purmerend, 12.58 in Amsterdam. Dat wil zeggen: men reed er vier uur en drie minuten over. Nu, 75 jaar later, in 3½ uur en twee minuten... is het geen aanfluiting voor de „voortschrijdende techniek"?

Ter verdediging van de NS zij gezegd, dat de route over Zwolle naar Amsterdam volgens de *LC* van 1885 een uur meer nam, dus rond vijf uren. Op dat traject is de reisduur met ongeveer de helft ingekort: 2¾ uur — en het kan (en zal, hopelijk met ingang van de zomerdienst 1961) nog korter.

De prijs van een retour Leeuwarden-Amsterdam via Staveren-Enkhuizen was in 1885 voor de derde klasse *f* 4.10. Via Zwolle was het *f* 7,35. Met andere woorden: een uur eerder in Amsterdam en een uur eerder thuis en toch nog *f* 3.25 bespaard. Nu kost een retour Leeuwarden-Amsterdam via Staveren voor de tweede klas *f* 10,50 en via Zwolle *f* 14,30.



men nam in die dagen vaak oude afbeeldingen op van de eerste treinen die er in Nederland reden (1839) en merkwaardig genoeg zijn er geen goede afbeeldingen van het materiaal omstreeks 1863. Het zal toen beslist al moderner zijn geweest en de trein, die in 1885 naar Staveren reed, moet bepaald sneller zijn geweest dan het hier afgebeelde exemplaar, anders was het onmogelijk geweest om toen al (via Staveren-Enkhuizen) in vier uur van Leeuwarden naar Amsterdam te reizen.

Peper-gá, Pé-perga!

Roordahuizum, Stobbegat, Oudeschoot, noemt u maar op.

★

En dan dat „reisje langs de lijn" naar Sneek. Er is zelfs een vrolijk Fries liedje over bewaard gebleven: „Jellum-Boksum is in wiid forneamd stasjon." Nog herbeleven we de lange sombere reis in een derdeklascoupé op een regenachtige zondagmiddag naar familie in de drabbelkoekenstad, langs al die kale stationnetjes: Jellum-Boksum, Mantgum, Bozum, Scharnegoutum. En dan hebben we er misschien nog wel een vergeten. En we herinneren ons ook — met méér plezier — die „zangtrein" uit een oorlogswinter van Sneek naar Leeuwarden na afloop van een Elfmerentocht. De héle trein zong, het ene lied na het andere met tot besluit, vlak voor Leeuwarden, het Wilhelmus. Het was indrukwekkend.

★

Als er nog eens een studie van een of ander „wurkforbân" zal verschijnen over de rol van het ijzeren paard in de Friese literatuur, dan mag het befaamde lied van het „Dokkumer lokaeltsje" niet vergeten worden. Ook dat heeft, zij het niet als personentrein, een jubileum in zicht. In 1901 werd namelijk de aanvankelijk particuliere Noord-Friese Locaalspoorweg opgericht, die in 1905 aan de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (met zijn antieke naam) overging.

★

16 oktober 1963 wordt een grote dag voor Leeuwarden. Daar zijn we nu al zeker van. Want dan is het honderd jaar geleden, dat de eerste trein die er ooit uit de Friese hoofdstad weggereden is, vertrok. Bijna alle ministers waren er bij tegenwoordig (zouden die straks ook weer van de partij zijn, hun opvolgers dan?) Een verslag zegt: „Er werd een feestrit naar Harlingen gemaakt en aan redevoeringen en gastmalen ontbrak het niet". In dat opzicht zijn we dus na een eeuw nog even ver. Op 27 oktober 1863 werd de Harlinger lijn voor de gewone dienst opengesteld: „de spoor" had dus tien dagen de tijd gehad om te „bikommen" van al die speeches en feestmalen!

★

Weet u, waarom ze in Leeuwarden het spoor Achter de Hoven (Spoorstraat — Willem Lodewijkstraat) zo de ruimte gegeven hebben? Dat gebeurde — in 1899 — om plaats te hebben voor de rails van de aan te leggen tramlijn naar Veenwouden, die tot de Tweede Kanaalsbrug naast de spoorlijn naar Groningen zou lopen. Maar het is er nooit van gekomen: de tram reed doodleuk op de spoorralls.

Foto links:

NS-locomotief 7118 met trein 2944 (Leeuwarden—Sneek) bij vertrek uit het vroegere station Jellum-Boxum op 21 augustus 1936.
Foto J. J. B. Vellekoop

het gehele jaar 1936 de somma van *f* 2992,— bedroegen. Dat was onvoldoende om de kosten van het laten stoppen en optrekken van 17 treinen per dag à *f* 0,50 per stopping eruit te kunnen halen.

In de eerste oorlogsmaanden herleefde het reizigersvervoer nog even, maar daarna was het voorgoed uit. Het stationsgebouw werd verhuurd aan de Leeuwarder rechter mr Schipperijn, en in de jaren zestig afgebroken. Het kruis- en laadspoor werden in de oorlog verwijderd. De spoorhekken werden vervangen door een nuchtere aki. Niets herinnert daar meer aan de oude toestand.

Toch blijft de herinnering aan het kleine stationnetje. Heden ten dage nog zingen de Friezen de roem ervan! Kent u de canon? Muziek en woorden (uiteraard in 't Fries) drukken wij voor u af. De vertaling is: Het muziekkorps trekt midden door 't dorp, overal staat volk. Rom, bom, bom, slaat de trom. Daar begint 't al: Jellum Boksum is een wijdvermaard station! Alle jongens, alle meisjes zingen mee. 't Is een lust, bijna ons hele dorpje is er op uit.

Ondanks opheffing en afbraak blijft Jellum-Boxum dus een wijdvermaard station!

T. M. Halbertsma

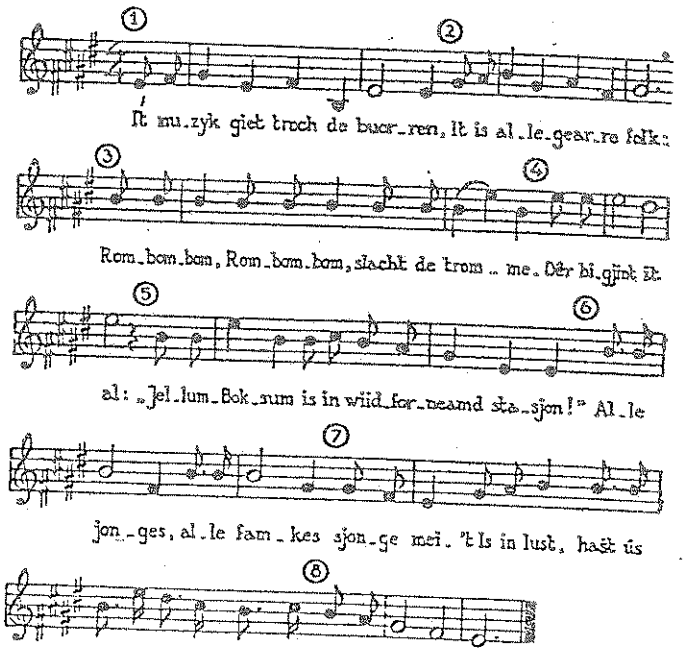
Muziek overgenomen uit „Fryslân sjongt"

45. It muzyk giet troch de buorren

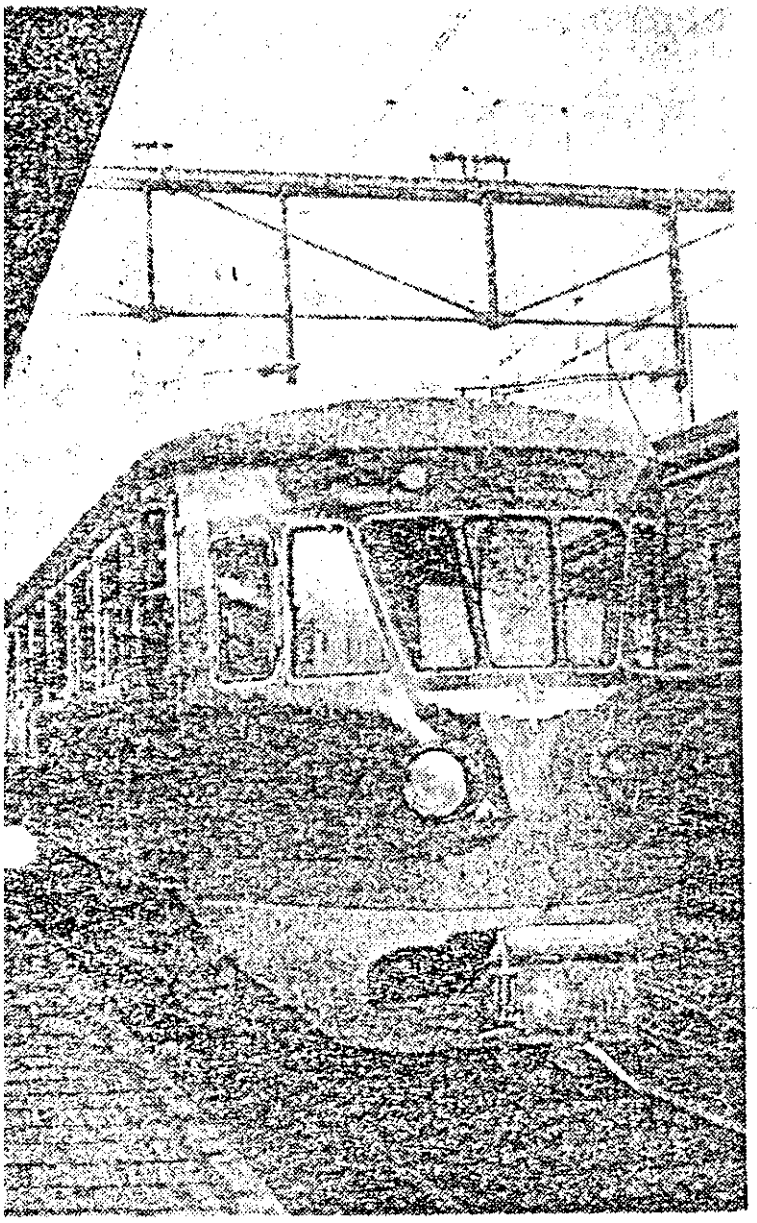
(Kanon foar 4—8 stimmen)

P. Folkertsma

P. Folkertsma



Blauwe Engel trok passagiers aan



Dit was de eerste diesel op de Staverse lijn, de moderne „boottrein", gefotografeerd tijdens zijn proefrit in januari 1953.

tanden te verkorten. Via ard zou een omweg van 4,8 ter worden gemaakt, dat is een uur."

rekende toen nog in „uren ". En och, de trein reed ok nog niet zo heel veel harwant over de afstand van en naar Sneek deed men erste jaar 55 minuten. Dat an louter voor personenverwant de „gemengde" trein er toen één uur en vijf mi- over. Nu doen de blauwe , die bezig zijn rode duivels rden, er zeventien minuten

Bolsward 74 jaar nadat de trein van Sneek naar Staveren reed toch aan de spoorlijn is komen te liggen, is een geschiedenis, die weinig stof heeft doen opwaaien. De vroegere tramlijn van Sneek naar Bolsward is namelijk het vorig jaar een spoorlijn geworden. Niet alleen in naam, ook in feite. Elke dag maakt in ieder geval een goederentreintje een rit naar Bolsward en dat is voor het bedrijfsleven in deze stad een heel belangrijke pleister op de wonde voor de verloren slag van driekwarteeuw geleden.

Vervoerscijfer steeg enorm

De komst van de „Blauwe Engel" in begin-1953 heeft de belangstelling voor de trein op de Staverse lijn zeer gunstig beïnvloed. Dat het betere materiaal en de snellere verbinding werd gewaardeerd, blijkt uit de vervoerscijfers over 1952 (het laatste „stoom"-jaar) en 1959; de cijfers hebben betrekking op het totale aantal reizigers, dat in- en uitstapt:

	1952	1959
Staveren	78.973	82.855
Koudum/Molkw.	39.907	107.301
Hindeloopen ..	24.745	60.225
Workum	115.643	216.445
Sneek	479.726	990.245

Een belangrijk deel van de toeneming van dit vervoer komt voor rekening van de abonnementenhouders. Zowel de scholieren als de „werklieden" maken in toenemende mate gebruik van de trein; voor de jeugdkaarten kan de toeneming worden gesteld op 144 procent, waarbij het scholierenverkeer uit Staveren iets minder sterk is gegroeid en uit Hindeloopen zeer sterk. Bij de week- en weektrajectkaarten is de stijging rond 140 procent, waarbij opvalt, dat het aantal kaarten uit Hindeloopen afnam en dat uit Workum en Sneek zeer sterk groeide. Ook het totaal der abonnementen steeg aanzienlijk: rond 130 procent. Met andere woorden: het kostbare lijntje naar Staveren is met de intre van het moderne materiaal a zienlijk rendabeler (of moeten zeggen: minder onrendabel) worden.

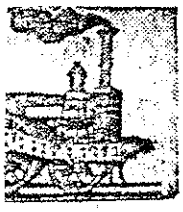
☆

Mantgum, Bozum, IJlst en Ou ga (W.) mogen dan voor de re gers hebben afgedaan, voor Spoorwegen nog niet. Het zijn „los- en laadplaatsen" voor goederenvervoer en wat dat bet overtreffen ze stuk voor s Hindeloopen. Dat blijkt uit cijfers van het goederenverv (zonder stukgoed) over 1959. tonnen zijn dat:

	aankomst	vert
Staveren	107	220
Koudum/Molkw.	22	316
Hindeloopen ..	5	43
Workum	493	493
Oudega (W.) ..	—	169
IJlst	—	140
Sneek	3804	4392
Bozum	18	172
Mantgum	158	17

Het goederenvervoer op de Leeuwarden—Staveren is ne procent van het totale goede vervoer per spoor in Friesland

Onze collega's van 1863 waren bijzonder vooruitstrevend toen ze in de LC van die dagen een plaatje opnamen van een trein: het was een grote zeldzaamheid, dat er in de krant van die dagen een illustratie verscheen. Maar of dat plaatje ook de werkelijkheid weergaf? De conservatrice van het Spoorwegmuseum in Utrecht betwijfelt het ten zeerste, want men nam in die dagen vaak oude afbeeldingen op van de eerste treinen die er in Nederland reden (1839) en merkwaardig genoeg zijn er geen goede afbeeldingen van het materiaal omstreeks 1863. Het zal toen beslist al moderner zijn geweest en de trein, die in 1885 naar Staveren reed, moet bepaald sneller zijn geweest dan het hier afgebeelde exemplaar, anders was het onmogelijk geweest om toen al (via Staveren-Enk-



Stoomros me een duiz'lend vaart...

Bij de opneming van Sneek hetspoorwegverkeer versch er ook een gedicht, dat de „Het Stoomros" droeg. Da kwam o.m. de regel voor „V uit nu in duiz'lende vaart".

Voor die tijd was de vaart derdaad duizelingwekkend. G de „locaaltrein" (stoptrein) tu Leeuwarden en Sneek deed e minuten over, maar die stopte overal. De „normaaltrein" (s trein) deed er evenwel nog half uur over: de boottrein 8.55 uit Leeuwarden vertrok 9.24 al weer uit Sneek. Nu v die afstand voor alle treinen maar zeventien minuten, onderweg wordt helemaal meer gestopt. De stationsge wen zijn gesloopt. Het pleit de critische zin van het voo slacht, dat velen ook toen al lachen hebben om de grote tionsgebouwen langs deze lijn

Ook toen was er al critiek de dienstregeling. Geklaagd u dat de trein uit Sneek in L warden geen aansluiting hac die naar Harlingen. De trein Sneek was echter zeven min eerder in Jellum-Boksum da trein naar Harlingen in Dei Om de argumenten voor een tere aansluiting kracht bij te ten, heeft een ruiter toen het gende huzarenstukje uitgeh Hij nam het stoomros in Sr

STAATSSPOORWEG.

ZOMERDIENST.

(*) Sneekers.

V. Harlingen.	6.19	8.30	10.40a	2.10(*)			7.05	9.05	V. Nieuwuschans	5.50			10.55	1.10		5.05	V. Leeuwarden	7.13(*)	6.25	10.20(*)	2.55 *	3.15	8.—	V. Arnhem	6.30	11.52(*)	4.10	5.2
„ Franeker	6.34	8.42	11.9	2.22			7.17	9.23	„ Winschoten	6.6			11.11	1.26		5.23	„ Wirdum	door	6.38	10.30	3.6 *	3.28	8.11	„ Zutphen	7.31	12.44	5.20	6.3
„ Drouurijp	6.45	8.56	11.32	2.34			7.31	9.38	„ Groningen	7.17	7.52a	12.24	2.39		5.52	„ Idaard-Roordah.	door	6.45	10.38	3.12*	3.36	8.17	„ Deventer	8.6	1.5	5.53	6.5
„ Deinum	6.56	9.7	11.49	2.44			7.42	9.51	„ Vierverlaten	7.26	8.5	12.33	2.49		9.1		„ Grouw	door	6.54	10.44	3.20*	3.46	8.26	„ Zwolle	6.2	11.5	2.—	5.—	7.5
A. Leeuwarden	7.3	9.15	11.59	2.51			7.50	10.—	„ Zuidhorn	7.36	8.44	12.43	3.01		9.13		„ Akkrum	7.26	7.9	10.53	3.29*	4.—	8.35	„ Meppel	6.53	12.13	2.49	6.4	8.41
V. „	7.28	9.45a	12.22	2.56	3.15	8.27			„ Grijpskerk	7.46	9.12	12.53	3.13		9.26		„ Heerenveen	7.53	8.6	11.11	3.49	4.16a	8.55	„ Stoenwijk	7.14	12.34	3.7	6.32	8.5
„ Tietjerk	7.40	10.4	12.34	3.8	3.32	8.39			„ Vlavliet	7.54	9.25	1.1	3.21		9.34		„ Oudeschoot	door	8.15	11.19	3.57		9.8	„ Peperga	7.27	12.47	3.19	6.47	door
„ Hardegarijp	7.45	10.24	12.40	3.13	3.40	8.44			„ Bultenpost	8.10	9.56	1.15	3.35		9.46		„ Wolvega	8.7	8.32	11.30	4.9		9.14	„ Wolvega	7.35	12.55	3.37	6.57	9.1
„ Veenwouden	7.53	10.49	12.49	3.21	3.51	8.52			„ Veenwouden	8.26	10.34	1.30	3.50		10.1		„ Peperga	door	8.43	11.38	4.17		9.33	„ Oudeschoot	7.46	1.6	door	7.11	door
„ Bultenpost	8.14	11.29	1.10	3.38	4.15	9.09			„ Hardegarijp	8.39	11.—	1.42	4.01		10.10		„ Stoenwijk	8.26	9.5	11.53	4.34		9.41	„ Heerenveen	7.53	1.18	3.46	7.24	9.3
„ Vlavliet	8.24	11.44	1.20	3.48	4.27	9.19			„ Tietjerk	8.46	11.7	1.48	4.8		10.15		„ Meppel	8.52	9.58	12.21	5.9		10.17	„ Akkrum	8.13	1.34	4.1	7.40	9.4
„ Grijpskerk	8.33	12.11	1.29	3.56	4.38	9.27			A. Leeuwarden	8.58	11.25	2.—	4.16		10.25		„ Zwolle	9.34	10.55 A.	1.13	6.09		11.3 A	„ Grouw	8.22	1.43	4.10	7.50	doo
„ Zuidhorn	8.46	12.42	1.42	4.6	4.52	9.37			V. „	7.08	9.15	12.36	2.17	4.37	10.30		„ Deventer	10.25		2.08	7.02			„ Idaard-R.	8.30	1.52	door	7.59	doo
„ Vierverlaten	9.2	1.—	1.58	4.18	5.6	9.50			„ Deinum	7.16	9.23	12.47	2.25	4.45	10.38		„ Zutphen	10.54		2.45	7.58			„ Wirdum	8.40	2.2	4.23	8.10	doo
„ Groningen	9.21	1.12	2.27	4.31	5.15	10.07(*)			„ Drouurijp	7.26	9.33	1.13	2.35	4.55	10.48		A. Arnhem	11.24		3.23	8.41			A. Leeuwarden	8.50	2.12	4.32	8.22	10.12
„ Winschoten	10.39		3.31	5.26		11.—			„ Franeker	7.39	9.47	1.37	2.49	5.8	11.—													
A. Nieuweschans	10.46		3.47	5.41		11.15			A. Harlingen	7.50	10.—	1.55	3.2	5.21	11.13													

Van Assen 7.44(*), 8.21, 11.3(*), 3.43, 8.52; aankomst Meppel 8.40(*), 9.47, 12.8(*), 5.2, 10.9.
Van Meppel 7.—, 12.15, 2.41(*), 6.15, 8.39(*); van Assen 8.23, 1.32, 3.46(*), 7.52, 9.35(*); aankomst Groningen 9.8, 2.17, 4.25(*), 8.44, 10.5(*).

(*) A. *Amsterdam: via Amersfoort* 12.02, *via Utrecht* 12.30

Van *Amsterdam*: 5.— (Rijnsp.), 5.10 (Westers

De met een a geteekende zijn Goederen- en Personentreinen.

Van Groningen 7.13(*), 7.28, 10.23(*) 2.55, 8.7; van Assen 7.44(*), 8.21, 11.3(*), 3.43, 8.52; aankomst Meppel 8.40(*), 9.47, 12.8(*), 5.2, 10.9.
Van Meppel 7.—, 12.15, 2.41(*), 6.15, 8.39(*); van Assen 8.23, 1.32, 3.46(*), 7.52, 9.35(*); aankomst Groningen 9.8, 2.17, 4.25(*), 8.44, 10.5(*).

Van Leeuwarden	6.52	7.20*	9.20	12.10	3.—	3.30†	5.30	8.30	Van Sneek	6.25	8.—*	8.47	11.15	1.50	2.30†	4.47	7.20		Van Sneek	6.7	8.—*	8.47	11.15	1.50	2.30†	4.17	7.20	
„ Jellum-Boxum	7.8	7.33*	9.33	12.23	3.13	3.43†	5.47	8.43	„ Boxum	6.39	8.14*	9.1	11.29	2.4	2.44†	5.5	7.34	* Alleen des Vrijdags.	„ Boxum	6.21	8.14*	9.1	11.29	2.4	2.44†	5.5	7.34	* Alleen des Vrijdags.
„ Mantgum	7.19	7.46*	9.46	12.36	3.26	3.56†	6.4	8.56	„ Mantgum	6.51	8.29*	9.16	11.41	2.19	2.59†	5.24	7.49		„ Mantgum	6.36	8.29*	9.16	11.41	2.19	2.59†	5.24	7.49	
„ Boxum	7.35	8.8*	10.8	12.53	3.43	4.13†	6.23	9.13	„ Jellum-Boxum	7.9	8.44*	9.31	11.56	2.34	3.14†	5.41	8.4	† Alleen des Vrijdags.	„ Jellum-Boxum	6.52	8.44*	9.31	11.56	2.34	3.14†	5.41	8.4	† Alleen des Dingsdags.
Aank. Sneek	7.47	8.15*	10.15	1.5	3.55	4.25†	6.35	9.25	Aank. Leeuwarden	7.20	8.55*	9.42	12.10	2.45	3.25†	5.52	8.15		Aank. Leeuwarden	7.2	8.55*	9.42	12.10	2.45	3.25†	5.52	8.15	

STAATSSPOORWEG.

ZOMERDIENST.

(*) Sneekers.

V. Harlingen	6.19	8.30	10.40a	2.10(*)			7.05	9.05	V. Nieuwuschans	5.50			10.55	1.10		5.05	V. Leeuwarden	7.13(*)	6.25	10.20(*)	2.55 *	3.15	8.—	V. Arnhem	6.30	11.52(*)	4.10	5.2
„ Franeker	6.34	8.42	11.9	2.22			7.17	9.23	„ Winschoten	6.6			11.11	1.26		5.23	„ Wirdum	door	6.38	10.30	3.6 *	3.28	8.11	„ Zutphen	7.31	12.44	5.20	6.3
„ Drouurijp	6.45	8.56	11.32	2.34			7.31	9.38	„ Groningen	7.17	7.52a	12.24	2.39		5.52	„ Idaard-Roordah.	door	6.45	10.38	3.12*	3.36	8.17	„ Deventer	8.6	1.5	5.53	6.5
„ Deinum	6.56	9.7	11.49	2.44			7.42	9.51	„ Vierverlaten	7.26	8.5	12.33	2.49		9.1		„ Grouw	door	6.54	10.44	3.20*	3.46	8.26	„ Zwolle	6.2	11.5	2.—	5.—	7.5
A. Leeuwarden	7.3	9.15	11.59	2.51			7.50	10.—	„ Zuidhorn	7.36	8.44	12.43	3.01		9.13		„ Akkrum	7.26	7.9	10.53	3.29*	4.—	8.35	„ Meppel	6.53	12.13	2.49	6.4	8.41
V. „	7.28	9.45a	12.22	2.56	3.15	8.27			„ Grijpskerk	7.46	9.12	12.53	3.13		9.26		„ Heerenveen	7.53	8.6	11.11	3.49	4.16a	8.55	„ Stoenwijk	7.14	12.34	3.7	6.32	8.5
„ Tietjerk	7.40	10.4	12.34	3.8	3.32	8.39			„ Vlavliet	7.54	9.25	1.1	3.21		9.34		„ Oudeschoot	door	8.15	11.19	3.57		9.8	„ Peperga	7.27	12.47	3.19	6.47	doo
„ Hardegarijp	7.45	10.24	12.40	3.13	3.40	8.44			„ Bultenpost	8.10	9.56	1.15	3.35		9.46		„ Wolvega	8.7	8.32	11.30	4.9		9.14	„ Wolvega	7.35	12.55	3.37	6.57	9.1
„ Veenwouden	7.53	10.49	12.49	3.21	3.51	8.52			„ Veenwouden	8.26	10.34	1.30	3.50		10.1		„ Peperga	door	8.43	11.38	4.17		9.33	„ Oudeschoot	7.46	1.6	door	7.11	doo
„ Bultenpost	8.14	11.29	1.10	3.38	4.15	9.09			„ Hardegarijp	8.39	11.—	1.42	4.01		10.10		„ Stoenwijk	8.26	9.5	11.53	4.34		9.41	„ Heerenveen	7.53	1.18	3.46	7.24	9.3
„ Vlavliet	8.24	11.44	1.20	3.48	4.27	9.19			„ Tietjerk	8.46	11.7	1.48	4.8		10.15		„ Meppel	8.52	9.58	12.21	5.9		10.17	„ Akkrum	8.13	1.34	4.1	7.40	9.4
„ Grijpskerk	8.33	12.11	1.29	3.56	4.38	9.27			A. Leeuwarden	8.58	11.25	2.—	4.16		10.25		„ Zwolle	9.34	10.55 A.	1.13	6.09		11.3 A	„ Grouw	8.22	1.43	4.10	7.50	doo
„ Zuidhorn	8.46	12.42	1.42	4.6	4.52	9.37			V. „	7.08	9.15	12.36	2.17	4.37	10.30		„ Deventer	10.25		2.08	7.02			„ Idaard-R.	8.30	1.52	door	7.59	doo
„ Vierverlaten	9.2	1.—	1.58	4.18	5.6	9.50			„ Deinum	7.16	9.23	12.47	2.25	4.45	10.38		„ Zutphen	10.54		2.45	7.58			„ Wirdum	8.40	2.2	4.23	8.10	doo
„ Groningen	9.21	1.12	2.27	4.31	5.15	10.07(*)			„ Drouurijp	7.26	9.33	1.13	2.35	4.55	10.48		A. Arnhem	11.24		3.23	8.41			A. Leeuwarden	8.50	2.12	4.32	8.22	10.1
„ Winschoten	10.39		3.31	5.26		11.—			„ Franeker	7.39	9.47	1.37	2.49	5.8	11.—													
A. Nieuweschans	10.46		3.47	5.41		11.15			A. Harlingen	7.50	10.—	1.55	3.2	5.21	11.13													

Van Assen 7.44(*), 8.21, 11.3(*), 3.43, 8.52; aankomst Meppel 8.40(*), 9.47, 12.8(*), 5.2, 10.9.
Van Meppel 7.—, 12.15, 2.41(*), 6.15, 8.39(*); van Assen 8.23, 1.32, 3.46(*), 7.52, 9.35(*); aankomst Groningen 9.8, 2.17, 4.25(*), 8.44, 10.5(*).

(*) A. *Amsterdam: via Amersfoort* 12.02, *via Utrecht* 12.30

Van *Amsterdam*: 5.— (Rijnsp.), 5.10 (Westers

De met een a geteekende zijn Goederen- en Personentreinen.

Van Groningen 7.13(*), 7.28, 10.23(*) 2.55, 8.7; van Assen 7.44(*), 8.21, 11.3(*), 3.43, 8.52; aankomst Meppel 8.40(*), 9.47, 12.8(*), 5.2, 10.9.
Van Meppel 7.—, 12.15, 2.41(*), 6.15, 8.39(*); van Assen 8.23, 1.32, 3.46(*), 7.52, 9.35(*); aankomst Groningen 9.8, 2.17, 4.25(*), 8.44, 10.5(*).

Van Leeuwarden	6.36	7.20*	9.20	12.10	3.—	3.30†	5.30	8.30	Van Sneek	6.7	8.—*	8.47	11.15	1.50	2.30†	4.17	7.20		Van Sneek	6.7	8.—*	8.47	11.15	1.50	2.30†	4.17	7.20	
„ Jellum-Boxum	6.49	7.33*	9.33	12.23	3.13	3.43†	5.47	8.43	„ Boxum	6.21	8.14*	9.1	11.29	2.4	2.44†	5.5	7.34	* Alleen des Dingsdags.	„ Boxum	6.21	8.14*	9.1	11.29	2.4	2.44†	5.5	7.34	* Alleen des Vrijdags.
„ Mantgum	7.2	7.46*	9.46	12.36	3.26	3.56†	6.4	8.56	„ Mantgum	6.36	8.29*	9.16	11.41	2.19	2.59†	5.24	7.49		„ Mantgum	6.36	8.29*	9.16	11.41	2.19	2.59†	5.24	7.49	
„ Boxum	7.19	8.3*	10.3	12.53	3.43	4.13†	6.23	9.13	„ Jellum-Boxum	6.52	8.44*	9.31	11.59	2.34	3.14†	5.41	8.4	† Alleen des Vrijdags.	„ Jellum-Boxum	6.52	8.44*	9.31	11.59	2.34	3.14†	5.41	8.4	† Alleen des Dingsdags.
Aank. Sneek	7.31	8.15*	10.15	1.5	3.55	4.25†	6.35	9.25	Aank. Leeuwarden	7.2	8.55*	9.42	12.10	2.45	3.25†	5.52	8.15		Aank. Leeuwarden	7.2	8.55*	9.42	12.10	2.45	3.25†	5.52	8.15	

STAATSSPOORWEG. WINTERDIENST.

| | | |

De omrandde ☐ treinen loopen niet op de Zondagen.

d Stopt Zaterdags. § Alléén Zon- en feestd. ‖ Alleen Dinsdags. Doorgaande rijtuigen in tr. 152 en 160 van

Behalve tr. 152 en 160 zijn alle treinen voor het Buurt Zie aanwijzing der baan

Bij staking door ijs van den dienst Stavoren—Enkhuizen, vervallen tusschen Sneek en Stavoren de treinen 152 en 160.

28 Leeuwarden—Stavoren—Enkhuizen—Hoorn—Amsterdam.

De voor de stations geplaatste getallen verwijzen naar de desbetreffende tabellen.
Voor den volledigen dienst Zaandam—Amsterdam zie No. 29.

32 *Nieuwe-Schans* V	—	—	—	5-20		—	—	—	7-10	—	11-27	—	—	1-37	5-02		
32 *Groningen*	—	—	—	6-50		—	—	—	8-55	—	11-49	1-50	12-14	4-58	6-51		
27 *Heerenveen* V	—	—	—	7-32		—	—	—	10-17	—	12-06	—	4-14	—	8-54		
32 *Harlingen* V	—	6-14	—	6-56		—	—	—	10-20	—	12-24	2-34	4-08	5-30	7-06		
H. IJ. S. M. Treinnummer / Klasse		766 1.2.3.		152 1.2.3.	768 1.2.3.	✡ 1772 2.3.			780 1.2.3.	✡ 1784 2.3.	1782 2.3.	788 1.2.3.	1792 2.3.	160 1.2.3.	796 1.2.3.		
Leeuwarden V	—	6-56	—	8-29	8-29	9-13	—	—	11-41	—	1-43	3-18	5-02	6-20	8-25		
Jellum-Boxum	—	7-05	—	•	8-39	9-23	—	—	11-50	—	1-57	3-26	5-12	•	8-35		
† Beers (wachtp. 5)	—	◈	—	•	◈	stopt	—	—	•	—	stopt	•	◈	•	◈		
† Jorwerd (wachtp. 6)	—	◈	—	•	◈	stopt	—	—	◈	—	stopt	•	◈	•	◈		
Mantgum	—	7-17	—	•	8-51	9-35	—	—	12-00	—	2-09	3-38	5-24	•	8-47		
† Wieuwerd (wachtp. 10)	—	◈	—	•	◈	stopt	—	—	◈	—	stopt	•	◈	•	◈		
Bozum	—	7-28	—	•	9-00	9-46	—	—	12-11	—	2-19	3-41	5-35	•	8-58		
† Scharnegoutem (wachtp. 14)	—	stopt	—	•	◈	stopt	—	—	◈	—	stopt	•	◈	•	◈		
Sneek A	—	7-38	—	8-40	9-10	9-56	—	—	12-19	—	2-28	3-48	5-45	6-40	9-08		
Sneek V	—	7-45	—	8-41	9-15	—	—	—	12-21	2-31		3-50	5-53	6-41	9-18		
IJlst	—	7-52	—	•	9-23	—	—	—	12-28	2-39	—	3-57	6-01	•	9-26		
Oudega	—	8-00	—	•	9-32	—	—	—	12-36	2-48	—	4-05	6-10	•	9-39		
† Nijhuizum (wachtp. 30)	—	◈	—	•	◈	—	—	—	◈	stopt	—	◈	◈	•	◈		
Workum	—	8-13	—	•	9-44	—	—	—	12-48	3-01	—	4-16	6-22	•	9-54		
Hindeloopen	—	8-20	—	•	9-51	—	—	—	12-55	3-09	—	4-23	6-30	•	9-59		
† Koudum-Molkwerum	—	8-29	—	•	10-01	—	—	—	1-08	3-19	—	4-31	6-39	•	10-08		
† Warns (wachtp. 39)	—	◈	—	•	◈	—	—	—	◈	stopt	—	◈	◈	•	◈		
Stavoren A	—	8-39	—	9-08	10-09	—	—	—	1-10	3-27	—	4-38	6-47	7-08	10-16		
Stavoren V (Stoombootdienst)	—	—	—	9-13	—	—	—	—	1-20	—	—	4-43	—	7-13	—		
Enkhuizen A (Stoombootdienst)	—	—	—	10-23	—	—	—	—	2-30	—	—	5-53	—	8-23	—		
H. IJ. S. M. Treinnummer / Klasse	✡ 752 2.3.	756 1.2.3.	760 1.2.3.	152 1.2.3.	766 1.2.3.	✡/✡ 774 2.3.	✡ 776 2.3.	580 1.2.3.	780 1.2.3.			n 786 1.2.3.	594 1.2.3.	160 L. 2. 3.			
Enkhuizen V	4-30	6-20	8-19	10-34	10-42	—	—	1-37	2-50	—	—	6-07	7-40	8-38	—		
† Broekerhaven	stopt	•	◈	•	•	—	—	•	•	—	—	•	•	•	—		
Bovenkarspel-Grootebroek	4-37	6-28	8-27	•	10-43	—	—	1-43	2-56	—	—	6-18	7-55	•	—		
Hoogkarspel	4-44	6-33	8-34	•	10-54	—	—	1-50	3-03	—	—	6-20	8-02	•	—		
Westwoud	4-55	6-39	8-40	•	11-00	—	—	1-56	3-09	—	—	6-26	8-08	•	—		
† Blokker	5-01	6-45	8-46	•	◈	—	—	2-02	◈	—	—	◈	◈	•	—		
Hoorn A	5-07	6-51	8-52	10-52	11-11	—	—	2-08	3-20	—	—	6-37	8-20	8-55	—		
40 *Medemblik* A	*6-20	*7-50	*9-45	—	*12-10	—	—	—	*4-44	—	—	*8-20	—	*9-45	—		
29 *Alkmaar* A	6-16	7-33	—	11-20	11-53	—	—	3-02	*4-38	—	—	—	9-07	9-25	—		
29 *den Helder*	—	8-30	—	*12-13	2-50	—	—	—	*5-48	—	—	—	—	10-10	—		
29 *Uitgeest*	7-15	8-07	—	—	12-17	—	—	3-29	5-42	—	—	—	—	10-03	—		
29 *Haarlem*	7-57	8-51	—	11-55	1-04	—	—	4-06	6-28	—	—	—	—	10-18	—		
40 *Medemblik* V	*4-08	*5-50	*7-58	*9-54	—	*11-04	—	—	*2-20	—	—	*5-06	—	*7-14	—		
Hoorn V	5-15	6-58	9-00	11-00	11-19	1-25	1-51	—	3-28	—	—	6-12	—	9-02	—		
Avenhorn	5-23	7-06	9-08	•	11-27	1-33	1-59	—	3-36	—	—	6-50	—	•	—		
† Schardam	stopt	•	•	•	•	stopt	stopt	—	•	—	—	•	—	•	—		
Oosthuizen	5-30	7-14	9-16	•	11-35	1-40	2-06	—	3-44	—	—	6-57	—	Stopt.	—		
† Middelie	stopt	◈	•	•	•	stopt	stopt	—	•	—	—	d	—	•	—		
Kwadijk-Edam	5-40	7-27	9-28	•	11-45	1-50	2-16	—	3-55	—	—	7-09	—	Stopt.	—		
Purmerend	5-46	7-34	9-33	11-19	11-52	1-56	2-22	—	4-02	—	—	7-16	—	9-27	—		
Oostzaan	A	7-45	9-44	•	12-04	2-07	2-33	—	4-13	—	—	7-27	—	•	—		
† de Zaanbrug	—	◈	◈	•	◈	stopt	stopt	—	◈	—	—	◈	—	•	—		
Zaandam A	—	7-55	9-53	11-34	12-14	2-17	2-43	—	4-23	—	—	7-37	—	9-42	—		
Zaandam V	—	7-57	9-58	11-35	12-16	2-18	2-44	—	4-25	—	—	7-46	—	9-43	—		
Amsterdam (C.S.) A	—	8-14	10-12	11-47	12-30	2-30	3-00	—	4-39	—	—	7-58	—	9-55	—		
Amsterdam (Muiderp.) A	—	9-11	—	—	12-57	2-59	4-12	—	5-03	—	—	8-41	—	10-17	—		
21 *Hilversum* A	—	8-58	11-08	—	1-17	3-37	3-32	—	5-13	—	—	9-08	—	11-39	—		
21 *Utrecht (M. B.)*	—	10-33	*11-56	—	1-47	—	3-59	—	5-46	—	—	9-51	—	11-29	—		
13 *Nieuwersluis* A	—	9-49	11-20	12-45	1-24	3-27	3-42	—	5-18	—	—	8-44	—	11-46	—		
12 *Utrecht C.S.*	—	D 9-42	11-45	1-03	3-06	3-45	4-31	—	6-27	—	—	9-12	—	12-10	—		
1 *Haarlem* A	—	9-03	10-42	12-21	1-09	3-16	3-22	—	5-37	—	—	8-46	—	10-24	—		
1 *Leiden*	—	9-36	11-12	—	2-08	—	3-54	—	7-03	—	—	9-16	—	10-56	—		
1 *den Haag*	—	9-20	11-31	—	1-38	—	4-12	—	6-32	—	—	9-35	—	11-16	—		
8 *Maassluis*	—	11-05	12-36	—	3-51	—	5-28	—	7-27	—	—	11-27	—	g12-21	—		
Londen via Hoek van Holland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8-00	—	—	—		
1 *Rotterdam (D. P.)* A	—	9-44	12-10	—	2-07	—	4-43	—	6-13	—	—	10-13	—	11-53	—		

n Stopt Hembrug. Met de markttr. worden ook de markttr. verschoven. Groningen naar Stavoren 1e, 2e en 3e kl.

in November, December, Januari en Februari.

* verkeer aangewezen. (De stoombootdienst heeft geen buurtverkeer.) rakken op bladzijde 139.

✡ Markttrein Dinsdags. Zaterdags. ✡ Markttrein Donderdags.

28 Amsterdam—Hoorn—Enkhuizen—Stavoren—Leeuwarden.

Volledige dienst Amsterdam—Zaandam zie No. 29. — De voor de stations geplaatste getallen verwijzen naar de desbetreffende tabellen.

H. IJ. S. M. Treinnummer / Klasse	757 1.2.3.	✡ 759 2.3.	✡ 761 2.3.	155 1.2.3.	✡ ◆ 765 2.3.	561 1.2.3.	769 1.2.3.	✡ 771 2.3.	◆ 779 2.3.	777 1.2.3.	781 1.2.3.	159 1.2.3.	787 1.2.3.
1 Rotterdam (D.P.) V	—	—	—	5-55	6-27	—	8-20	—	—	12-45	2-09	4-42	7-12
Londen via Hoek v. Holl. V	—	—	—	8-30	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 Maassluis	—	—	—	—	6-10	—	7-23	—	—	11-48	1-45	3-05	6-45
1 den Haag	—	—	—	6-32	7-01	—	8-45	—	—	1-16	2-44	5-09	7-15
1 Leiden	—	—	—	6-50	7-18	—	8-20	—	—	1-34	3-03	4-45	8-02
1 Haarlem	5-12	—	—	7-18	7-48	—	9-28	—	—	2-02	3-33	6-00	8-33
12 Utrecht C.S. V	—	—	—	—	—	—	8-30	—	—	11-58	3-05	5-36	D7-54
12 Nieuwersluis	—	—	—	—	—	—	8-48	—	—	1-38	3-23	6-14	7-12
21 Utrecht M.B. V	—	—	—	6-28	—	—	7-26	—	—	12-35	2-54	*4-32	*6-50
21 Hilversum	—	—	—	6-57	7-29	—	8-45	—	—	1-01	3-21	5-22	7-31
Amsterdam (Muiderp.) V	—	—	—	7-33	8-06	—	9-24	—	—	1-49	3-59	5-58	—
Amsterdam (C.) A	6-14	—	—	7-57	8-19	—	10-00	—	—	2-31	4-23	6-33	9-04
Zaandam V	6-28	—	—	8-09	8-33	—	10-12	—	—	2-44	4-37	6-45	9-20
Zaandam	6-33	6-43	7-55	8-10	8-37	—	10-16	—	—	2-49	4-41	6-47	9-22
† de Zaanbrug	Stopt	stopt	stopt	.	stopt	—	◆	—	—	◆	◆	.	◆
Oostzaan	6-44	6-56	8-06	.	8-48	—	10-27	—	—	2-57	4-54	.	9-35
Purmerend	6-57	7-06	8-16	8-28	8-59	—	10-39	12-20	—	3-09	5-08	7-03	9-47
Kwadijk—Edam	7-03	A	A	stopt	9-05	—	10-45	12-26	—	3-15	5-15	.	9-53
† Middelie	b	—	—	.	Stopt	—	.	stopt	—	e e	◆	.	.
Oosthuizen	7-17	—	—	.	9-17	—	10-54	12-36	—	3-27	5-29	.	10-08
† Schardam	.	—	—	.	stopt	—	.	stopt	—	.	.	.	.
Avenhorn	7-25	—	—	.	9-25	—	11-05	12-43	—	3-35	5-39	.	10-11
Hoorn A	7-33	—	—	8-46	9-32	—	11-12	12-52	—	3-42	5-47	7-21	10-18
10 Medemblik A	*8-34	—	—	*9-45	—	—	*12-10	*7-39	—	*4-44	*6-42	*8-20	—
29 den Helder V	5-16	—	—	7-40	—	7-40	—	9-04	—	*1-46	4-06	4-06	*8-12
29 Alkmaar	6-50	—	—	8-28	—	9-18	—	12-14	—	3-06	5-03	7-02	9-20
29 Uitgeest	k 5-24	—	—	8-10	—	8-51	—	11-44	—	2-42	4-33	6-42	9-06

Behalve trein 155, en 159 zijn alle treinen voor het aangewezen. (De stoomvoorbootdienst heeft geen buurverkeer) der baanvakken op bladz. 103.

De omrandde ☐ treinen loopen niet op de Zondagen

b Stopt Zaterdags. e Stopt Dinsdags. e Stopt Maandags. Met de marktdagen worden ook

Doorgaande rijtuigen: in trein 155 en 159 van

Bij staking door ijs van den dienst Enkhuizen—Stavoren

H. IJ. S. M. Treinnummer / Klasse	1755 2. 3.	767 1.2.3.	1771 2.3.	775 1.2.3.																				
39 Haarlem V	—	—	—	—	—	—	—	9-51	—	8-01	—	11-04	—	2-07	3-55	6-33	8-28							
40 Medemblik V	—	—	—	6-45	—	—	—	*7-53	—	—	*9-54	*11-04	—	*3-26	*5-06	—	*7-14							
Hoorn	—	—	—	7-41	—	—	—	8-53	—	10-01	11-18	1-02	1-17	3-54	5-59	7-29	10-20							
† Blokker	—	—	—	7-48	—	—	—	.	—	stopt	11-25	1-08	1-23	stopt	6-06	.	10-30							
Westwoud	—	—	—	7-54	—	—	—	.	—	10-13	11-31	1-14	1-29	4-07	6-12	.	10-49							
Hoogkarspel	—	—	—	8-00	—	—	—	.	—	10-19	11-37	1-20	1-35	4-13	6-19	.	10-18							
Bovenkarspel-Grootebroek	—	—	—	8-07	—	—	—	.	—	10-25	11-44	1-27	1-42	4-20	6-26	.	10-35							
† Broekerhaven	—	—	—	.	—	—	—	.	—	.	◆	stopt	stopt	.	.	.	.							
Enkhuizen A	—	—	—	8-12	—	—	—	9-11	—	10-30	11-51	1-34	1-49	4-25	6-31	7-18	11-00							
Enkhuizen V	—	—	—	—	—	—	—	9-16	—	—	12-05	—	—	4-33	—	7-33	—							
Stavoren A	—	—	—	—	—	—	—	10-26	—	—	1-16	—	—	5-43	—	8-03	—							
	☐ 1755 2. 3.	767 1.2.3.	1771 2.3.	775 1.2.3.				155 1.2.3.	757 1.2.3.	✡ 1779 2.3.	769 1.2.3.	1783 2.3.		777 1.2.3.		159 1.2.3.	1793 2.3.							
Stavoren V	—	6-51	—	9-18				10-36	10-45	—	1-33	—	—	5-59	—	9-18	9-35							
† Warns (wachtp. 39)	—	◆	—	◆				.	◆	—	◆	—	—	◆	—	.	◆							
† Koudum-Molkwerum	—	6-01	—	9-28				.	10-54	—	1-42	—	—	6-08	—	.	9-34							
Hindeloopen	—	6-11	—	9-38				.	11-03	—	1-51	—	—	6-16	—	.	9-48							
Workum	—	6-19	—	9-48				.	11-10	—	1-58	—	—	6-23	—	.	9-57							
† Nijhuizum (wachtp. 30)	—	◆	—	◆				.	◆	—	◆	—	—	◆	—	.	◆							
Oudega	—	6-32	—	9-55				.	11-22	—	2-10	—	—	6-35	—	.	10-04							
IJlst	—	6-42	—	10-03				.	11-31	—	2-18	—	—	6-48	—	.	10-13							
Sneek A	—	6-49	—	10-09				11-01	11-38	—	2-24	—	—	6-54	—	9-47	10-20							
Sneek V	5-50	6-54	9-14	10-16				11-02	11-42	1-06	2-28	4-00	—	6-58	—	9-49	—							
† Scharnegoutum (wachtp. 14)	stopt	◆	◆	◆				.	.	stopt	◆	◆	—	◆	—	.	—							
Bozum	6-01	7-05	9-25	10-27				.	11-52	1-17	2-39	4-11	—	7-09	—	.	—							
† Wieuwerd (wachtp. 10)	stopt	◆	◆	◆				.	.	stopt	◆	◆	—	◆	—	.	—							
Mantgum	6-12	7-16	9-36	10-38				.	12-02	1-28	2-50	4-22	—	7-20	—	.	—							
† Jorwerd (wachtp. 6)	stopt	◆	◆	◆				.	.	stopt	◆	◆	—	◆	—	.	—							
† Beers (wachtp. 5)	6-25	◆	◆	◆				.	12-11	1-40	3-02	4-34	—	7-30	—	.	—							
Jellum-Boxum A	6-34	7-28	9-48	10-50				11-22	12-20	1-49	3-10	4-43	—	7-37	—	10-13	—							
Leeuwarden A	—	7-38	9-57	10-59				12-09	1-55	—	3-53	—	—	9-07	—	11-01	—							
32 Harlingen A	7-29	9-03	—	—	—	—	—	12-31	1-41	—	4-09	6-54	—	9-09	—	—	—							
27 Heerenveen A	—	9-48	—	—	—	—	—	12-46	3-03	—	6-18		—	9-11	—	11-45	—							
32 Groningen A	—	8-56	—	12-49	—	—	—	2-11	5-02	—	7-57		—	11-30	—	—	—							
32 Nieuwe-Schans	—	10-05	—	2-11	—	—	—																	

Zie aanwijzing Buurtverkeer

✡ Marktdagen Dinsdags. ◆ Vrijdags. ☐ Donderdags. e Zaterdags.

1 ◆ aan de Hemburg. k Donderdags. de marktdagen verschoven. Stavoren naar Groningen 1e, 2e en 3e kl. vervallen tusschen Stavoren en Sneek de treinen 155 en 159.

In November, December, Januari en Februari.

44 Amsterdam—Hoorn—Enkhuizen—Stavoren—Leeuwarden.

Volledige dienst Amsterdam—Zaandam zie No. 46.

Voor buurtverkeer zijn uitgezet de treinen: 155, 153, 157 en 159.
Doorgrijnen: in de tr. 155, 153 en 159 Rotterd.—Enkhuiz. (De stoombootdienst heeft geen buurtverkeer).
over Beverwijk en in de tr. 155 en 159 Stavoren—Groningen
1a. 2e en ⅜ kl. In tr. 753, 153 1—3 kl. Amsterdam—Enkhuizen.

H. IJ. S. M. Treinnummer / Klasse	753 2.3.	757 1.2.3.	761 2.3.	155 1.2.3.	557 1.2.3.	765 1.2.3.	153 1.2.3.	769 1.2.3.	779 2.3.	569 1.2.3.	157 1.2.3.		777 1.2.3.	781 1.2.3.	159 1.2.3.	787 1.2.3.
2 Rotterdam (D.P.) V	—	—	—	5-37 D	—	6-26	—	7-00	—	—	11-40	—	1-04	4-04	5-09	7-20
Londen via Hoek V	—	—	—	5-50		—	—	—	—	—	—	—	—	a	—	—
2 Den Haag	—	—	—	6-37 D	—	7-01	—	8-21	—	—	12-13	—	1-36	4-34	5-41	7-43
2 Leiden	—	—	—	6-49 D	—	7-20	—	8-38	—	—	12-30	—	1-53	4-29	6-00	8-08
2 Haarlem	—	5-47	—	a 7-21	—	8-16	—	9-07	—	—	12-57	—	2-21	5-14	6-36	8-37
19 Utrecht C.S. via Nieuwersl. V	—	a 4-30	—	—	—	6-35	—	8-45	—	—	12-04	—	2-07	4-20	5-24	D 8-06
28 Utrecht Bildstr. V	—	—	—	a 6-40	—	*7-22	—	a 8-31	—	—	*12-20	—	1-15	4-15	5-13	8-30
30 Hilversum	—	—	—	7-08	—	8-00	—	9-01	—	—	12-51	—	2-06	4-48	6-21	8-37
Amsterdam (C.S.) V	5-39	6-38	—	7-59	—	8-44	—	9-50	—	—	1-38	—	3-06	5-39	7-01	9-15
Zaandam A	5-48	6-52	—	8-11	—	9-00	—	10-05	—	—	1-50	—	3-19	5-55	7-13	9-41
Zaandam V	5-49	6-54	7-58	8-12	—	9-02	—	10-07	—	—	1-52	—	3-21	5-57	7-14	9-45
† Zaanbrug	stopt	stopt	stopt	•	—	stopt	—	•	—	—	•	—	stopt	a' stpt	•	stopt
Oostzaan	6-01	7-07	8-10	•	—	9-14	—	10-17	—	—	•	—	3-33	6-09	•	9-57
Purmerend	6-12	7-19	8-20	8-30	—	9-26	—	10-30	12-34	—	2-11	—	3-44	6-21	7-22	10-09
Kwadijk—Edam A	A	7-24	A	stopt	—	9-31	—	10-35	12-40	—		—	3-49	6-28	z	10-14
Volendam A	—	8-00	—	10-00	—	10-00	—	12-05	1-10	—		—	4-15	7-00	x 8-10	—
Kwadijk-Edam V	—	7-25		stopt	—	9-33	—	10-37	12-41	—		—	3-50	6-29	•	10-15
† Middelie		stopt			—	stopt	—	•	stopt	—		—	q a	stpt	•	•
Oosthuizen		7-36			—	9-44	—	10-46	12-56	—		—	4-00	6-42	z	10-25
† Schardam		stopt			—	stopt	—	topt	stopt	—		—	stopt	stpt	•	stopt
Avenhorn		7-45			—	9-53	—	10-56	1-07	—		—	4-10	6-53	•	10-34
Hoorn A		7-51		8-53	—	9-59	—	11-02	1-15	—	2-31	—	4-16	6-59	7-52	10-41
58 Medemblik A		a *8-50		*9-57	—		—	*12-26		—	A *3-18	—	*5-24	*7-45	*8-48	—
2 Rotterdam D.P. V	—	—	—	6-26	—	7-01	8-37			10-16	—	—	1-08	4-04	5-09	7-20
2 Den Haag	—	—	—	7-01	—	7-20	9-09			10-44	—	—	1-36	4-30	5-41	7-43
2 Leiden	—	—	—	7-20	—	7-54	9-27			11-02	—	—	1-53	4-29	6-00	8-08
47 Haarlem	—	—	—	7-54	—	8-33	9-58			11-37	—	—	2-31	5-12	6-23	8-42
47 Alkmaar	—	a 7-05	—	8-33	8-52		10-36			12-48	—	—	3-37	6-15	7-23	9-55

Dinsdags. — Dinsdags. — Donderdags en Zaterdags. — Dinsdags.

a Niet op Zon- en Feestdagen. x Alleen Zondags. z Stopt q Stopt Maandags. A Niet op Zaterdag en niet op Zon-

Hoorn V	—	—	—	7-55	—	8-59	9-42	—	11-06	11-14	—	1-36	2-33	—	4-24	7-10
† Blokker	—	—	—	8-02	—		stopt	—		11-21	—	stopt		—	stopt	7-13
Westwoud	—	—	—	8-09	—		9-58	—		11-27	—	1-49		—	4-36	7-23
Hoogkarspel	—	—	—	8-16	—		10-04	—		11-33	—	1-56		—	4-42	7-29
Bovenkarspel-Grootebroek	—	—	—	8-24	—		10-11	—		11-39	—	2-04		—	4-49	7-37
† Broekerhaven	—	—	—	stopt	—		stopt	—		stopt	—	stopt		—	stopt	stpt
Enkhuizen A	—	—	—	8-31	—	9-17	10-19	—	11-26	1-46	—	2-12	2-51	—	4-57	7-42
Enkhuizen (Stoomboot- V	—	—	—	—	—	9-22	—	—	11-31	—	—	—	2-57	—	a 5-09	—
Stavoren dienst.) A	—	—	—	—	—	10-32	—	—	12-41	—	—	—	4-07	—	a 6-19	—

H. IJ. S. M. Treinnummer / Klasse	1755 2.3.	767 1.2.3.	1771 2.3.	775 1.2.3.	775 1.2.3.	155 1.2.3.		757 1.2.3.	153 1.2.3.	1779 2.3.	1783 2.3.		157 1.2.3.	785 1.2.3.	777 1.2.3.		159 1.2.3.	1793 2.3.
Stavoren V	—	5-30		9-30	—	10-44	—	11-07	12-56		—	—	4-17	4-22	6-36	—	9-41	9-46
† Warns (wachtp. 89)	—	stpt		stopt	—		—	stopt			—	—		stopt	stopt	—		stopt
† Koudum-Molkwerum		6-40		9-42	—		—	11-16			—	—		4-31	6-46	—		9-56
Hindeloopen		6-48		9-50	—		—	11-25			—	—		4-39	6-54	—		10-05
Werkum		7-00		9-57	—	10-58	—	11-34			—	—		4-46	7-04	—	9-55	10-14
† Nijhuizum (wachtp. 80)		stpt		stopt	—		—	stopt			—	—		stopt	stopt	—		◈
Oudega		7-12		10-07	—		—	11-47			—	—		4-59	7-18	—		10-28
IJlst		7-20		10-15	—		—	11-55			—	—		5-07	7-28	—		10-37
neek A		7-28		10-21	—	11-14	—	12-00	1-24		—	—	4-45	5-13	7-33	—	10-11	10-43
neek V	6-22	7-29	8-45	10-32	11-16		—	12-05	1-28	2-00	2-37	—	4-47	5-18	7-37	—	10-13	—
† Scharnegoutum (wachtp. 14)	stopt	topt	stopt	stopt			—	•	•	stopt	stopt	—		stopt	stopt	—		—
Bozum	6-34	7-43	8-56	10-43			—	12-14	1-40	2-12	2-47	—		5-29	7-48	—		—
† Wieuwerd (wachtp. 10)	stopt	stopt	stopt	stopt			—	•		stopt	stopt	—		stopt	stopt	—		—
Mantgum	6-45	7-54	9-08	10-54			—	12-23		2-24	2-57	—		5-41	7-59	—	stopt	—
† Jorwerd (wachtp. 6)	stopt	sto t	stopt	stopt			—	•		stopt	stopt	—		stopt	stopt	—		—
† Beers (wachtp. 5)	stopt	stopt	◈	stopt			—	•		stopt	stopt	—		stopt	•	—		—
Jellum-Boxum	6-58	8-06	9-20	11-06			—	12-31	1-5	2-36	3-09	—		5-54	8-09	—		—
Leeuwarden A	7-07	8-13	9-28	11-13	11-36		—	12-38	1-5	2-44	3-18	—	5-07	6-02	8-16	—	10-35	—
71 Sliens A	—	8-59*	—	—	—	*12-20	—	—	*2-56	—	—	—	*5-36	—	*8-[illegible]	—	—	—
71 Dokkum	—	9-53*	—	—	—	*1-17	—	—	*3-57	—	—	—	*8-38	—	*9-55	—	—	—
49 Harlingen A	—	9-23	—	—	—	12-28	—	2-04	—	—	4-10	—	5-56	7-29	9-28	—	12-21	—
48 Heerenveen A	7-50	9-58	—	—	12-20	—	—	1-47	—	—	4-09	—	—	7-20	9-43	—	—	—
49 Groningen A	8-30	9-1[illegible]	—	—	—	1-03	—	2-55	—	—	5-11	—	6-41	—	9-53	—	12-10	—
50 Nieuwe Schans	—	10-28a	—	—	—	2-21	—	5-32	—	—	—	—	8-14	—	12-00	—	—	—

Vrijdags. — Niet op Zon- en Feestdagen. — Dinsd. en op Zon- en Feestdagen. — Dinsdags. — Niet op Zon- en Feestdagen. — Niet op Zon- en Feestdagen.

op Zon- en Feestdagen. s Stopt Dinsdags. en Feestdagen. X Alleen 3e klasse.

32A

32B

44 Leeuwarden—Stavoren—Enkhuizen—Hoorn—Amsterdam.

50 *Nieuwe Schans* . V	—	—	—	—	—	—	—	5-05 7-00	—	—	—	8-05 9-36	10-28 11-49	—	—	—	—	a 1-49 a 4-16	4-10 5-30	5-32 6-58
49 *Groningen*	—	—	—	—	—	b 5-05	—	7-31	—	a 8-53	—	10-42	12-32	—	—	a 2-2	—	3-42	—	7-30
43 *Heerenveen* V	—	—	6-29	—	—	6-24	—	7-40	—	b 8-39	—	10-33	12-28	—	—	2-40	—	4-27	6-00	7-41
49 *Harlingen* V	—	—	—	—	—	a *5-41	—	a 7-23* a 8-20*	—	—	—	*10-22 *11-22	—	—	—	*2-00 *2-56	—	—	*4-41 *5-39	*7-07 *8-09
71 *Dokkum* V	—	—	—	—	—	*6-55	—		—	—	—			—	—		—	—		
71 *Stiens*																				
H. IJ. S. M. Treinn.	1750		786			152	772	763	1772	154		780	156	1782	1784	4782	786	788	1792	160	796
Klasse	2. 3.		1. 2. 3.			1. 2. 3.	1. 2. 3.	1. 2. 3.	2. 3.	1. 2. 3.		1. 2. 3.	1. 2. 3.	2. 3.	2. 3.	3.	1. 2. 3.	1. 2. 3.	2. 3.	1. 2. 3.	1. 2. 3.
Leeuwarden V	5-55	—	6-26			7-29	—	8-50	9-34	10-04	—	12-21	1-26	1-40			3-24	4-15	5-20	7-32	8-58
Jellum-Boxum	6-07	—	6-34			—	—	8-58	9-43		—	12-30		1-54			3-32	4-24	5-30		9-07
† Beers (wachtp. 5) .	stopt	—	stopt			—	—	◈	stopt		—	•		stopt			•	stopt	stopt		◈
† Jorwerd (wachtp. 6)	stopt	—	stopt			—	—	stopt	stopt		—	stopt		stopt			3-39	4-36	stopt		9-19
Mantgum	6-19	—	6-46			—	—	9-09	9-53		—	12-42		2-03			3-47	stopt	5-43		stopt
† Wieuwerd (wp. 10)	stopt	—	stopt			—	—	9-20	10-04		—	stopt		stopt			•	4-46	5-54		9-30
Bozum	6-30	—	6-57			—	—	stopt	stopt		—	12-53		2-13			3-55	A	stopt		9-40
† Scharnagoutum (wp. 14)	stopt	—	stopt			—	—	9-30	10-16		—	stopt		stopt			4-02	Maand, Dinsd. Donderd. en Vrijd.	6-04	7-22	9-45
Sneek ..... A	6-40	—	7-07			—	—	—	—	10-24	—	1-03	1-46	2-22	3-11	3-16	4-08	doch niet op schoolvakantiedag	6-17	7-24	9-53
Sneek V	—	—	7-12			—	—	—	—	10-28	—	1-11	1-48	—	3-18	—	4-13		6-28		10-02
IJlst	—	—	7-19			—	—	—	—	•	—	1-21	—	—	3-29	—	stopt		6-34		◈
Oudega	—	—	7-28			—	—	—	—	10-37	—	1-29	—	—	stopt		4-31		6-48		10-15
† Nijhuizum (wp. 30)	—	—	stopt			—	—	—	—	•	—	stopt	—	—	3-45	3-45	4-38		6-55		10-22
Workum	—	—	7-42			—	—	—	—	10-46	—	1-41	—	—	3-53	3-53	4-46		7-04		10-30
Hindeloopen	—	—	7-49			—	—	—	—	10-53	—	1-48	—	—	4-03	•	stopt		stopt		stopt
† Koudum-Molkwerum ..	—	—	7-58			—	—	—	—	◉	—	1-56	—	—	stopt	4-10	4-55		7-14	7-52	10-39
† Warns (wachtp. 39)	—	—	stopt			—	—	—	—	◉	—	stopt	2-16	—	4-14		a 4-12		—	7-57	
Stavoren ..... A	—	—	8-07			8-19	—	—	—	11-02	—	2-05		—			a 4-13			9-07	—
Stavoren (*Stoomboot*	V	—	—	—	—	8-24	—	—	—	11-07	—	—	2-21	—	—	—		786	594	160	
Enkhuizen *dienst.*)	A	—	—	—	—	9-34		570		12-17	—	—	3-31	—	—	—		1. 2. 3.	1. 2. 3.	1. 2. 3.	
								770		154	774	580	156	780							
H. IJ. S. M. Treinn.	752	1004	756	758	760	152		1. 2. 3.		1. 2. 3.	1. 2. 3.	1. 2. 3.	1. 2. 3.	1. 2. 3.							
Klasse	2. 3.	2. 3.	1. 2. 3.	1. 2. 3.	1. 2. 3.	1. 2. 3.		10-25	—	12-27	—	1-52	3-45	3-49	—	—	6-27	—	8-14	9-18	—
Enkhuizen V	4-14	—	7-12	6-58	8-11	9-46	—	◈	—		—	stopt		•			stopt	—	•		—
† Broekerhaven	stopt	—	stopt	stopt	stopt		—		—												
Bovenkarspel-Grootebroek	4-53	—	5-50	7-07	8-21																
Hoogkarspel	5-03	—	5-56	7-16	8-29																
Westwoud	5-12	—	6-03	7-19	8-35																
† Blokker	5-18	—	6-08	7-25	8-41																
Hoorn ..... A	5-24	—	6-14	7-31	8-47																
47 *Alkmaar* ..... A			7-27	8-15	—	10-04															
47 *Haarlem*			9-02	9-16	—	10-28															
2 *Leiden*			9-51	9-57	—	11-07															
2 *Den Haag*			10-10	10-10	—	11-40															
2 *Rotterdam D.P.* ..			10-41	10-41	—	12-00															
58 *Medemblik* V		Dinsdags.	*5-29	*6-31	*7-54	12-35															
Hoorn V	5-32	Dinsdags.	6-20	7-55	9-01	10-10															
Avenhorn	5-40		6-27	7-44	9-09																
† Schardam	stopt		stopt	stopt	stopt																
Oosthuizen	5-49		6-36	7-53	9-18																
† Middelie	stopt		stopt	stopt	•																
Kwadijk-Edam ..... A	6-00		6-46	8-03	9-28																
45 *Volendam* V	q 5-00		6-10	6-10	8-05																
Kwadijk-Edam V	6-04	6-15	6-50	8-04	9-31	10-31															
Purmerend	6-09		6-57	8-10	9-39																
Oostzaan	A	A	7-09	8-22	9-50																
† de Zaanbrug			stopt	stopt	stopt																
Zaandam ..... A			7-20	8-37	10-02	10-48															
Zaandam V			7-24	8-43	10-06	10-49															
Amsterdam (C.S.) A			7-38	8-58	10-21	11-02															
30 *Hilversum* ..... A			b 8-24	10-13	a 10 D	11-53															
28 *Utrecht* (*Bildtstr.*)			9-18	10-37	11-43	12-56															
19 *Utrecht C.S.* via Nieuwersluis. A			9-06	10-24 D	11-57	1-05															
2 *Haarlem* ..... A			8-14	9-23	11-10	11-30															
3 *Leiden*			8-57	9-51	11-40	12-49															
2 *Den Haag*			9-16	10-10	12-00	1-08															
Londen via Hoek.			—	—	—	—															
2 *Rotterdam (D.P.)* . A			9-50	10-41	12-35	1-43															

● Inlzig. voor Koudum-Molkwerum en Warns kunnen zonder bijbetal. voor heentrajt. Koudum—Molkwerum, resp. Warns—Stavoren v.v. met tr. 154 naar Stavoren doorrijd. om vandaar met tr. 757 naar bestemming terug te keeren.

Doorgaande rijtuigen: in de treinen 154 (behalve op Zon- en Feestdagen) en 160 (ronnigen—Stavoren en over Heerenwijk, te. 2e en 3e kl. in de treinen 152 en 160 Enkhuizen—Rotterdam

a Niet op Zon- en Feestd. b Vrijdags. c Van 15 Juli t/m 15 Sept. (Zondags niet). D Vrijdags 4-58. q Na invoering vischtrein Volendam V. 4-15. f Stopt Zaterdags. k Van 1 Juli t/m 3 September. x Zondags. f Van 1 Juli t/m 3 Sept. 10-58.

65 AMSTERDAM–HOORN–ENKHUIZEN–

1 Rotterdam (D.P.) V	—	—	—	—	—	—	—	:600e	—	—	—	
1 den Haag (H.S.M.) „	—	—	—	—	—	—	—	:642e	—	—	—	
1 Leiden „	—	—	—	—	—	—	—	:708e	—	—	—	
2 Haarlem „	—	—	—	—	—	—	:553	:709	—	—	—	
28 Utrecht (C.S.) V	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
40 Utrecht (Biltstr.) V	—	—	—	—	—	—	—	:624*	—	—	—	
39 Hilversum „	—	—	—	—	—	—	:528*	:655	—	—	—	
Treinnummer.							1763	453 ●	1765	1769		
Klasse.							1—3	1—3	2—3	2—3		
Amsterdam (O.S.) V	—	—	—	—	—	—	637	752	—	—		
Hembrug „	—	—	—	—	—	—	k	Niet	—	—		
Zaandam A	—	—	—	—	—	—	658	op	—	—		
Zaandam V	—	—	—	—	—	—	702	810	822	—		
Zaanbrug „	—	—	—	—	—	—	705	(zie tab. 67 en 66).	825	—		
Oostzaan „	—	—	—	—	—	—	715	812	835	—		
Purmerend „	—	—	—	—	—	—	728	Over Alkmaar	845	—	1138	
Kwadijk-Edam „	—	—	—	—	—	—	737		Zon-	Alléén Dinsdags.		
Middelie „	—	—	—	—	—	—	742					
Oosthuizen „	—	—	—	—	—	—	751					
Schardam „	—	—	—	—	—	—	754					
Avenhorn „	—	—	—	—	—	—	803					
Hoorn A	—	—	—	—	—	—	811	909			1200	
68 Medemblik A	—	—	—	—	—	—	*926	*1102				
66 Haarlem V	—	—	—	—	—	—	:520	747			:913	
66 Alkmaar „	—	—	—	—	—	—	735	816			1203	
Hoorn V	—	—	—	—	—	—	824	912			1215	
Blokker „	—	—	—	—	—	—	832	»			1222	
Westwoud „	—	—	—	—	—	—	839	»			1229	
Hoogkarspel „	—	—	—	—	—	—	846	»			1231	
Bovenkarspel-Gr.br. „	—	—	—	—	—	—	854	»			1238	
Broekerhaven „	—	—	—	—	—	—	856	»				
Enkhuizen A	—	—	—	—	—	—	903	930				
Enkhuizen (Stoom- V	—	—	—	—	—	—	—	940	—	—		
Stavoren bootd.) A	—	—	—	—	—	—	—	Dec. t/m Febr. 1050	—	—		
Treinnummer.	1751	1753	1755	1757	1759			455 ✠	1763			
Klasse.	1—3	1—3	1—3	1—3	1—3			1—3	1—3			
Stavoren V	—	—	—	—	—	—	732	1105	1115			
Warns „	—	—	—	—	—	—	739	»	1119			
Koudum-Molkwerum „	—	—	—	—	—	—	744	»	1125			
Hindeloopen „	—	—	—	—	—	—	753	»	1134			
Workum „	—	—	—	—	—	—	801	»	1142			
Nijhuizum „	—	—	—	—	—	—	803	»	1144			
Oudega „	—	—	—	—	—	—	817	»	1155			
IJlst „	—	—	—	—	—	—	826	»	1203			
Sneek A	—	—	—	—	—	—	832	1134	1209			
Sneek V	—	—	—	—	—	—	850	1136	1214			
Scharnegoutum „	—	—	—	—	—	—	855	»	1219			
Bozum „	—	—	—	—	—	—	902	»	1226			
Wieuwerd „	—	—	—	—	—	—	906	»	1230			
Mantgum „	—	—	—	—	—	—	915	»	1239			
Jorwerd „	—	—	—	—	—	—	917	»	1241			
Beers „	—	—	—	—	—	—	920	»	»			
Jellum-Boxum „	—	—	—	—	—	—	922	»	1250			
Leeuwarden A	—	—	—	—	—	—	930	1159	1257			
64 Dokkum-Aalsum A	—	—	—	—	—	—	*925	—	—	—	b 149*	c 336*
62 Harlingen A	—	—	—	—	—	—	:854	—	g 1053	—	1258	c 243*
62 Groningen A	—	—	—	—	—	—	:919	—	—	—	:713	—

Alléén op de Vrijdagen t/m 11 Nov. en van 11 Maart t/m 644.

Alléén Dinsdags en Vrijdags.

Niet op Zon- en Feestdag.

Niet op Zon- en Feestdagen.

Niet op Zon- en Feestdagen en niet op schoolvacantiedagen.

Niet op Zon- en Feestdagen.

Niet op Zon- en Feestdagen.

Alléén Dinsdags.

Over Alkmaar (zie tab. 67 en 66).

Over Alkmaar (zie tabel 67 en 66).

Zon- en Feestdagen.

Deze trein loopt in de maanden Dec. t/m Febr. 26 minuten later.

● Houders van plaatsbewijzen van en over Zaandam naar en over Stavoren, geldig over Purmerend, mogen, mits de reis niet wordt afgebroken tusschen Zaandam en Enkhuizen in tr. 453 zonder bijbetaling over Wormerveer–Alkmaar reizen.

✠ Bij staking van den stoombootverdienst Enkhuizen–Stavoren door ijs vervalt trein 453 op het baanvak Stavoren–Sneek.

b Niet op Zon- en Feestdagen en niet op Woensdag, Vrijdag en Zaterdag (Woensd. en Zaterd. aank. *209). c Alléén Vrijdags. e Over Haarlem–Beverwijk (zie tabel 66). g Op Zon- en Feestd. 1025. k Stopt alléén op werkd.

Voor doorgaande rijtuigen zie blads. 11–15.

65 STAVOREN–LEEUWARDEN.

928	1007	—	1216	:229	:266e					h 598	V Rotterdam (D.P.) 1.
952	1044	—	1246	:263	:388e					h 621	„ den Haag (H.S.M.) 1.
939	1103	—	*1239	232	:358e					h 545*	„ Leiden 1.
1015	1134	—	140	a 491	—					h 649	„ Haarlem 2.
*918	1113	—	1245	240	—					529	V Utrecht (C.S.) 28.
:819	*1005	—	:1246*	298	—					531	V Utrecht (Biltstr.) 40.
:1006	1059	—	:127	:328	—					601	„ Hilversum 39.
1775	459 ●		1789	1791	461 ●					1795	Treinnummer.
1—3	1—3		1—3	1—3	1—3					1—3	Klasse.
1112	1219	—	230	447	500					732	V Amsterdam (O.S.).
1125	»	—	Niet 243	500	»					745	Hembrug.
1133	»	—	251	508	»					753	A Zaandam.
1136	»	—	254	512	»					755	V Zaandam.
1139	»	—	257	515	»					758	Zaanbrug.
1149	»	—	op 307	528	»					808	„ Oostzaan.
1203	»	—	320	540	»					820	„ Purmerend.
1212	»	—	328	547	»					828	„ Kwadijk-Edam.
1217	»	—	333	552	»					833	Middelie.
1225	»	—	342	600	»					841	„ Oosthuizen.
1228	»	—	Zon- 345	603	»					844	Schardam.
1240	»	—	353	611	»					852	„ Avenhorn.
1248	135	—	401	619	617					900	A Hoorn.
*159	—	—	*513	*718	*718					*1002	A Medemblik 68.
1035	1149	—	—	—	433					1791	V Haarlem 66.
1208	113	—	—	—	554					1—3	„ Alkmaar 66.
100	138	—	424	—	622					634	V Hoorn.
108	»	—	433	—	»					642	Blokker.
115	»	—	440	—	»					649	„ Westwoud.
122	»	—	448	—	»					659	„ Hoogkarspel.
130	»	—	456	—	»					704	„ Bovenkarspel-Grootebr.
132	»	—	458	—	»					706	Broekerhaven.
139	156	—	Feestdagen. 505	—	640					713	A Enkhuizen.
—	206	—	—	—	650					—	V Enkhuizen (Stoomb.
—	316	—	—	—	800					—	A Stavoren dienst).
1771	459 ✠	1775			461 ✠	1793					Treinnummer.
1—3	1—3	1—3			1—3	1—3					Klasse.
—	331	339			813	822	—	—			V Stavoren.
—	Niet	343			»	823	—	—			Warns.
—	»	349			»	834	—	—			„ Koudum-Molkwerum.
—	»	358			»	843	—	—			„ Hindeloopen.
—	»	406			»	851	—	—			„ Workum.
—	»	408			»	853	—	—			Nijhuisum.
—	op	419			»	906	—	—			„ Oudega.
—	Zon-	427			»	914	—	—			„ IJlst.
—	½	433			842	920	—	—			A Sneek.
130	400	437			844	925	—	—			V Sneek.
136	403	442			»	◆	—	—			Scharnegoutum.
147	»	449			»	938	—	—			„ Bozum.
151	»	453			»	◆	—	—			Wieuwerd.
203	»	501			»	952	—	—			„ Mantgum.
205	»	503			»	◆	—	—			Jorwerd.
208	»	506			»	◆	—	—			Beers.
219	»	515			»	1006	—	—			„ Jellum-Boxum.
228	426	523			907	1014	—	—			A Leeuwarden.
—	:608*	—			*1048*	*1144*	—	—			A Dokkum-Aalsum 64.
:341	525	:321			952	1132	—	—			A Harlingen 62.
—	:534	—			1102	—	—	—			A Groningen 62.

Alléén Dinsdags.

Niet Zon- en Feestd.

Dagelijks.

✠ Bij staking van den stoombootverdienst Enkhuizen–Stavoren door ijs vervallen de treinen 459 en 461 op het baanvak Stavoren–Sneek.

● Houders van plaatsbewijzen van en over Zaandam naar en over Stavoren, geldig over Purmerend, mogen, mits de reis niet wordt afgebroken tusschen Zaandam en Enkhuizen in de tr. 459 en 461 zonder bijbetaling over Wormerveer–Alkmaar reizen.

a Vanaf 12 September :312. e Over Haarlem–Beverwijk (zie tabel 66). h Op Zon- en Feestd. Rotterdam (D.P.) V 528, den Haag (H.S.M.) V 625, Leiden V 625, Haarlem V 622.

Voor doorgaande rijtuigen zie blads. 11–15.

65 LEEUWARDEN—STAVOREN—ENKHUIZEN—HOORN—AMSTERDAM.

| Treinnummer. Klasse. | | |

65 LEEUWARDEN–STAVOREN–ENKHUIZEN–HOORN–AMSTERDAM.

Treinnummer.	63 Groningen. V	69 Harlingen. V	64 Dokkum-Aalsum V	4509	1528	716	1751	1770	436
Klasse.						•693	1—3	1—3	1—3
Leeuwarden V	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jellum-Boxum "	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Beers "	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jorwerd "	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mantgum "	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wieuwerd "	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Boxum "	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Scharnegoutum A	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sneek V	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sneek "	—	—	—	—	—	—	—	—	—
IJlst "	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oudega "	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nijhuizum "	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Workum "	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hindeloopen "	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Koudum-Molkwerum "	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Warns A	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stavoren A	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stavoren (Stoomb.-dienst). V	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Enkhuizen (Stoomb.-dienst). A	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Treinnummer.	1750	1756	1760						
Klasse.	2—3	1—3	1—3						
Enkhuizen V	422	603	743						
Broekerhaven "	423	611	745						
Bovenkarspel-Grootebr. "	424	619	755						
Hoogkarspel "	425	626	801						
Westwoud "	426	633	809						
Blokker A	427	639	815						
Hoorn A	428	646	822						
66 Alkmaar V	430	806	927						
66 Haarlem V	431	921	1052						
68 Medemblik V	•407	•715							
Hoorn	520	649	835						
Avenhorn	521	657	843						
Schardam	522	705	846						
Oosthuizen	523	716	855						
Middelie	524	726	859						
Kwadijk-Edam	525	737	910						
Purmerend	526	746	919						
Oostzaan	527	756	931						
Zaanbrug	528	800	937						
Zaandam V	529	818	943						
Zaandam	530	939	1946						
Hembrug	531	1003	1005						
Amsterdam (C.S.) A	532	1025	1124						
39 Hilversum A	533	D1119	•1102						
40 Utrecht (Biltstraat) "	534	901	1042						
38 Utrecht (C.S.) A	535	943	1114						
1 Haarlem "	536	•934	1133						
1 Leiden "	537	•1009	1214						
1 den Haag (H.S.M.) "	538								
1 Rotterdam (D.P.) "	605								

Volledige dienst tabel 67.

/ Alléén op werkdagen, doch niet op de Dinsdagen tot en met 8 November en vanaf 14 Maart.
A Alléén op de Dinsdagen tot en met 8 November en vanaf 14 Maart.
‡ Niet op Zon- en Feestdagen; Zaterdags 130.
Voor **doorgaande rijtuigen** zie blads. 11—15. D Zie blads. 4.

Treinnummer.	1772	4416	1776	1778	1774	1548	—	921	V Leeuwarden.
Klasse.	1—3	1—3	1—3	1—3	1—3	1—3		936	Jellum-Boxum.
Leeuwarden V	1211	183	200	200	410	538	—	939	" Beers.
Jellum-Boxum "	1221	Niet	209	214	428	»	—	◆	" Jorwerd.
Beers "	1224	»	212	217	426	»	—	950	" Mantgum.
Jorwerd "	1227	»	215	220	429	»	—	◆	" Wieuwerd.
Mantgum "	1238	»	222	235	438	»	—	1008	" Boxum.
Wieuwerd "	1243	»	◆ 235	240	448	»	—	◆	" Scharnegoutum.
Boxum "	1252	Niet op Zon- en Feestdagen.	246	254	451	»	—	1014	A Sneek.
Scharnegoutum A	1255	»		257	464	601	—	1020	V Sneek.
Sneek V	105	»		311	502	603	—	1027	" IJlst.
Sneek "	110	»		321	506	»	—	1035	" Oudega.
IJlst "	117	»		331	513	»	—	◆	" Nijhuizum.
Oudega "	126	»		351	522	»	—	1049	" Workum.
Nijhuizum "	132	»		»	528	»	—	1056	" Hindeloopen.
Workum "	141	»		407	536	»	—	1105	" Koudum-Molkw.
Hindeloopen "	149	»		418	543	»	—	1109	" Warns.
Koudum-Molkwerum "	159	»		431	552	»	—	1115	A Stavoren.
Warns A	204	»		438	555	632	—		
Stavoren A	210	»	225	445	601	—	—		
Stavoren (Stoomb.-dienst). V	—	—	—	—	—	642	—	—	V Stavoren
Enkhuizen (Stoomb.-dienst). A	—	—	—	—	—	752	—	—	A Enkhuiz.
Treinnummer.	1770	1780	285	441	446	1780	2136	454	1788
Klasse.	1—3	1—3	345	1—3	1—3	1—3	1—3	1—3	1—3
Enkhuizen V	1147	323	Niet op Zon- en Feestdagen.	356	404	—	—	801	818
Broekerhaven "	1150	326		»	»	—	—	»	821
Bovenkarspel-Grootebr. "	1158	334		»	»	—	—	»	829
Hoogkarspel "	1206	342		»	»	—	—	»	839
Westwoud "	1213	350		»	»	—	—	»	840
Blokker A	1219	357		419	421	—	—	»	850
Hoorn A	1226	404		—	452	—	—	824	857
66 Alkmaar V	750	—		•258	539	—	—	922	959
66 Haarlem V	322	—		417	—	—	—	1004	1130
68 Medemblik V	•1127	—		—	—	—	—	•728	—
Hoorn	1232	—		—	—	434	—	829	912
Avenhorn	1242	—		—	—	442	—		920
Schardam	1245	—		—	—	445	—		925
Oosthuizen	1253	—		—	—	453	—		932
Middelie	1257	—		—	—	457	—		936
Kwadijk-Edam	107	—		—	—	508	—		949
Purmerend	116	—		—	—	517	—		956
Oostzaan	127	—		—	—	530	—		1001
Zaanbrug	133	—		—	—	536	—		1013
Zaandam V	139	—		—	—	542	—		1019
Zaandam	202	—		—	—	—	—		1021
Hembrug	306	—		—	—	—	—		1025
Amsterdam (C.S.) A	•342*	—		—	—	552	—		1043
39 Hilversum A	354	—		—	—	—	—		1222
40 Utrecht (Biltstraat) "	249	—		—	—	611	—		
38 Utrecht (C.S.) A	400	—		—	—	—	—		
1 Haarlem "	•347	—		—	—	944	—		
1 Leiden "	•416	—		—	—	—	—		
1 den Haag (H.S.M.) "		—		—	—	—	—		
1 Rotterdam (D.P.) "		—		—	—	—	—		

Volledige dienst tabel 67.

Treinnummer.	139	•430	—	702	V Groningen 62.
Klasse.				759	V Harlingen 62.
Leeuwarden V	254	•433	—	•731	V Dokk.-Aalsum 64.
Jellum-Boxum "	—	a404*	—	1790	Treinnummer.
Beers "	—	—	—	1—3	Klasse.
Jorwerd "	—	—	—	—	
Mantgum "	—	—	—	—	
Wieuwerd "	—	—	—	—	
Boxum "	—	—	—	—	
Scharnegoutum A	—	—	—	—	
Sneek V	—	—	—	—	
Sneek "	—	—	—	—	
IJlst "	—	—	—	—	
Oudega "	—	—	—	—	
Nijhuizum "	—	—	—	—	
Workum "	—	—	—	—	
Hindeloopen "	—	—	—	—	
Koudum-Molkwerum "	—	—	—	—	
Warns A	—	—	—	—	
Stavoren A	—	—	—	—	
Stavoren (Stoomb.-dienst). V	—	—	—	—	
Enkhuizen (Stoomb.-dienst). A	—	—	—	—	
Treinnummer.					
Klasse.					
Enkhuizen V	—	—	—	—	
Broekerhaven "	—	—	—	—	
Bovenkarspel-Grootebr. "	—	—	—	—	
Hoogkarspel "	—	—	—	—	
Westwoud "	—	—	—	—	
Blokker A	—	—	—	—	
Hoorn A	—	—	—	—	
66 Alkmaar V	—	—	—	—	
66 Haarlem V	—	—	—	—	
68 Medemblik V	—	—	—	—	
Hoorn	—	—	—	—	
Avenhorn	—	—	—	—	
Schardam	—	—	—	—	
Oosthuizen	—	—	—	—	
Middelie	—	—	—	—	
Kwadijk-Edam	—	—	—	—	
Purmerend	—	—	—	—	
Oostzaan	—	—	—	—	
Zaanbrug	—	—	—	—	
Zaandam V	—	—	—	—	
Zaandam	—	—	—	—	
Hembrug	—	—	—	—	
Amsterdam (C.S.) A	—	—	—	—	
39 Hilversum A	—	—	—	—	
40 Utrecht (Biltstraat) "	—	—	—	—	
38 Utrecht (C.S.) A	—	—	—	—	
1 Haarlem "	—	—	—	—	
1 Leiden "	—	—	—	—	
1 den Haag (H.S.M.) "	—	—	—	—	
1 Rotterdam (D.P.) "	—	—	—	—	

Zie voor **doorgaande rijtuigen** zoo nodig „Treinen genummerd 3000 en hooger" op blad. 11—15.

D Zie blads. 4.

a Vrijd. niet en niet op Zon- en Feestd. c Op Zon- en Feestd. over Beverwijk—Haarlem (zie tab. 66) Leiden A 1042, den Haag (H.S.M.) A 1102, Rotterdam (D.P.) A 1139. e Over Beverwijk—Haarlem (zie tabel 66). / Reizigers van Beers en Jorwerd bestond voor Sneek, mogen des Dinsdags met trein 1759/5406 over Jellum-Boxum reizen zonder bijbetaling (Jorwerd V 917, Beers V 920).

Volledige dienst tabel 67.

1 *Rotterdam (D.P.)* V	—	—	—	—	—	—	—	:600e	—	—	923	1007	a1216	:323	:256e	h533	V *Rotterdam (D.P.)* 1.
1 *den Haag (H.S.M.)* „	—	—	—	—	—	—	—	:642e	—	—	952	1044	a1246	:253	:338e	h601	„ *den Haag (H.S.M.)* 1.
1 *Leiden* . . . . . „	—	—	—	—	—	—	—	:708e	—	—	939	1103	*1238	232	:358e	h548*	„ *Leiden* 1.
2 *Haarlem* . . . . . „	—	—	—	—	—	:553	:709	—	—	—	1015	1134	140	:342	—	h642	„ *Haarlem* 2.
28 *Utrecht (C.S.)* . . V	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*918	D 1122	1248	240	—	529	V *Utrecht (C.S.)* 28.
40 *Utrecht (Biltstr.)* V	—	—	—	—	—	—	:624*	—	—	—	:819	*1004	—	*1246*	308	—	k531	V *Utrecht (Biltstr.)* 40.
39 *Hilversum* . . . „	—	—	—	—	—	:528*	:655	—	—	—	:1006	1059	—	:127	:338	:421	601	„ *Hilversum* 39.
Treinnummer.						1763	453	1765	1769		1775	459		1789	1791	461	1793	Treinnummer.
Klasse.						1–3	1–3	2–3	2–3		1–3	1–3		1–3	1–3	1–3	1–3	Klasse.
Amsterdam (C.S.) V	—	—	—			637	752	—	—		1112	1219	—	250	447	500	732	V **Amsterdam** (C.S.).
Hembrug	—	—	—			k	»	—	—		1125	»	—	243	500	»	745	„ *Hembrug*.
Zaandam . . . . A	—	—	—			658	810	—	—		1133	»	—	251	508	»	753	A **Zaandam**.
Zaandam V	—	—	—			702	812	822	—		1136	»	—	254	512	»	755	V **Zaandam**.
Zaanbrug . . . . . „	—	—	—			705		825	—		1139	»	—	257	515	»	758	„ *Zaanbrug*.
Oostzaan . . . . . „	—	—	—			715		835	—		1149	»	—	307	523	»	808	„ Oostzaan.
Purmerend . . . . „	—	—	—			728		845	1138		1203	»	—	320	540	»	820	„ **Purmerend**.
Kwadijk-Edam . . . . „	—	—	—			737			»		1212	»	—	328	547	»	828	„ Kwadijk-Edam.
Middelie . . . . . „	—	—	—			742			»		1217	»	—	333	552	»	833	„ *Middelie*.
Oosthuizen . . . . . „	—	—	—			751			»		1225	»	—	342	600	»	841	„ Oosthuizen.
Schardam . . . . . „	—	—	—			754			»		1228	»	—	345	603	»	844	„ *Schardam*.
Avenhorn . . . . . „	—	—	—			803			»		1240	»	—	353	611	»	852	„ Avenhorn.
Hoorn . . . . . A	—	—	—			811	909		1200		1248	135	—	401	619	617	900	A **Hoorn**.
68 *Medemblik* . . . A	—	—	—			*926	*1102		—		*159	—	—	*513	*713	*713	*1022	A *Medemblik* 68.
66 *Haarlem* V	—	—	—			:530	747		—		1035	1149	—	—	—	433	1791 619	V *Haarlem* 66.
66 *Alkmaar* . . . . „	—	—	—			735	846		913		1208	112	—	—	—	554	1–3 811	„ *Alkmaar* 66.
Hoorn V	—	—	—			824	912		1203		100	188	—	424	—	622	634 907	V **Hoorn**.
Blokker . . . . . „	—	—	—			832	»		»		108	»	—	433	—	»	642 915	„ *Blokker*.
Westwoud . . . . . „	—	—	—			839	»		1215		115	»	—	440	—	»	649 921	„ Westwoud.
Hoogkarspel . . . . „	—	—	—			846	»		1222		122	»	—	448	—	»	656 928	„ Hoogkarspel.
Bovenkarspel-Gr.br. . „	—	—	—			854	»		1229		130	»	—	456	—	»	704 935	„ Bovenkarspel-Grootebr.
Broekerhaven . . . „	—	—	—			856	»		1231		132	»	—	458	—	»	706 937	„ *Broekerhaven*.
Enkhuizen . . . . A	—	—	—			903	930		1238		139	156	—	505	—	640	713 944	A **Enkhuizen**.
Enkhuizen (Stoom- V	—	—	—			—	940	—	—		—	206	—	—	—	650	— —	V **Enkhuizen** (Stoomb.
Stavoren bootd.) A	—	—	—			—	1050	—	—		—	316	—	—	—	800	— —	A **Stavoren** dienst).
Treinnummer.	1751	1755	1755	1757	1759		453 ✠	1763			1771	459 ✠	1775			461 ✠	1795	Treinnummer.
Klasse.	1–3	1–3	1–3	1–3	1–3		1–3	1–3			1–3	1–3	1–3			1–3	1–3	Klasse.
Stavoren V	Alleen op de Vrijdagen t/m 11 Nov. en vanaf 17 Maart.	541	—	Niet op Zon- en Feestd. en niet op schoolvakantiedagen.	732	—	Niet op Zon- en Feestdagen.	1105	1115	—	—	331	Niet op Zon- en Feestd. Dagelijks.	339	Voor doorgaande rijtuigen zie bladz. 11–15. ✠ Bij staking van den stoomboottreendienst Enkhuizen–Stavoren door ijs vervallen de treinen 459 en 461 op het baanvak Stavoren–Sneek.	812	822	—	—	V **Stavoren**.
Warns . . . . . „		545	—		739	—		»	1119	—	—	»		343		»	829	—	—	„ *Warns*.
Koudum-Molkwerum „		556	—		744	—		»	1125	—	—	»		349		»	834	—	—	„ Koudum-Molkwerum.
Hindeloopen . . . . „		609	—		753	—		»	1134	—	—	»		358		»	843	—	—	„ Hindeloopen.
Workum . . . . . „		619	—		801	—		»	1142	—	—	»		406		»	851	—	—	„ Workum.
Nijhuizum . . . . . „		621	—		803	—		»	1144	—	—	»		408		»	853	—	—	„ *Nijhuizum*.
Oudega . . . . . „		635	—		817	—		»	1155	—	—	»		419		»	906	—	—	„ Oudega.
IJlst. . . . . „		643	—		826	—		»	1203	—	—	»		427		»	914	—	—	„ IJlst.
Sneek . . . . . A		650	—		832	—		1132	1209	—	—	400		439		842	920	—	—	A **Sneek**.
Sneek V	531	—	659	728	850	—		1134	1214	—	130	403		457		844	925	—	—	V **Sneek**.
Scharnegoutum . . . „	556	—	704	733	855	—		»	1219	—	135	»		442		»	◆	—	—	„ *Scharnegoutum*.
Bozum . . . . . „	606	—	712	750	902	—		»	1226	—	147	»		449		»	938	—	—	„ Bozum.
Wieuwerd . . . . . „	610	—	716	754	906	—		»	1230	—	151	»		453		»	◆	—	—	„ *Wieuwerd*.
Mantgum . . . . . „	620	—	726	804	915	—		»	1239	—	203	»		501		»	952	—	—	„ Mantgum.
Jorwerd . . . . . „	622	—	728	806	917	—		»	1241	—	205	»		503		»	◆	—	—	„ *Jorwerd*.
Beers . . . . . „	625	—	731	809	920	—		»	»	—	208	»		506		»	◆	—	—	„ *Beers*.
Jellum-Boxum . . . „	635	—	740	822	929	—		»	1250	—	219	»		515		»	1006	—	—	„ Jellum-Boxum.
Leeuwarden . . . A	644	—	748	830	937	—		1155	1257	—	228	426		523		907	1014	—	—	A **Leeuwarden**.
64 *Dokkum-Aalsum*. A	—	—	*935	—	—	—		b142*	k336*	—	—	:608*		—		:1016*	†1144*	—	—	A *Dokkum-Aalsum* 64.
62 *Harlingen*. . . . A	—	—	:854	—	g1053	—		1258	c248*	—	:341	525		:921		959	1142	—	—	A *Harlingen* 62.
62 *Groningen*. . . . A	—	—	:919	—	—	—		:113	—	—	—	:534		—		1105	—	—	—	A *Groningen* 62.

Houders van plaatsbewijzen van en over Zaandam naar en over Stavoren, geldig over Purmerend, mogen, mits de reis niet wordt afgebroken tusschen Zaandam en Enkhuizen, in tr. 453 zonder bijbetaling over Wormerveer Alkmaar reizen.

Houders van plaatsbewijzen van en over Zaandam naar en over Stavoren, geldig over Purmerend, mogen, mits de reis niet wordt afgebroken tusschen Zaandam en Enkhuizen, in de tr. 459 en 461 zonder bijbetaling over Wormerveer Alkmaar reizen.

Niet op Zon- en Feestdagen (zie tab. 67 en 66). Over Alkmaar. Alléen Dinsdags. Deze trein loopt in de maanden Dec. t/m Febr. 26 minuten later. Alléen Dinsdags.

Niet op Zon- en Feestdagen (zie tabel 67 en 66). Over Alkmaar.

Niet op Zon- en Feestdagen. Alléen Dinsdags en Vrijdags. Niet op Zon- en Feestdagen. Alléen Dinsdags.

Bij staking van den stoomboottreendienst Enkhuizen–Stavoren door ijs vervalt trein 453 op het baanvak Stavoren–Sneek.

b Niet op Zon- en Feestdagen en niet op Woensdag, Vrijdag en Zaterdag (Woensd. en Zaterd. aank. *j1*). *c* Alléen Vrijdags. *e* Over Haarlem–Beverwijk (zie tabel 66). *g* Op Zon- en Feestd. *1025*. *k* Stopt alléen op werkd.

Voor **doorgaande rijtuigen** zie bladz. 11–15.

a Tot en met 25 October Rotterdam (D.P.) V *1139*, den Haag (H.S.M.) V *1214*. *e* Over Haarlem–Beverwijk (zie tabel 66). *h* Op Zon- en Feestd. Rotterdam (D.P.) V *523*, den Haag (H.S.M.) V *625*, Leiden V *625*, Haarlem V *652*. *k* Alléen t/m 25 October; vanaf 26 Oct. Utrecht (Buurtstat.) V *530*.

32

590 Zuidbroek—Delfzijl.

Treinnummer. Klasse.		3755M 2,3	3755M 2,3	3759M 2,3	3759M 2,3	3763M 2,3	3767M 2,3	3767M 2,3	3771M 2,3	3771 2,3
Zuidbroek	V	a7.53	✕8.21	†10.09	✕11.13	✕14.04	✕17.15	b18.27	a20.13	✕20.5
Zuidbroek Dorp	"	‹7.57	‹8.25	‹10.13	‹11.17	‹14.08	‹17.19	‹18.31	‹20.17	‹20.5
Noordbroek	"	‹8.03	‹8.31	‹10.18	‹11.23	‹14.13	‹17.24	‹18.37	‹20.22	‹21.0
N. Scheemda-'t W.	"	‹8.10	‹8.39	‹10.25	‹11.31	‹14.20	‹17.31	‹18.45	‹20.29	‹21.0
Nieuwolda	"	‹8.16	‹8.46	‹10.31	‹11.39	‹14.26	‹17.37	‹18.52	‹20.35	‹21.1
Wagenborgen	"	‹8.21	‹8.51	‹10.35	‹11.44	‹14.30	‹17.41	‹18.57	‹20.39	‹21.1
Weiwerd	A	‹8.28	‹8.58	‹10.42	‹11.51	‹14.37	‹17.48	‹19.04	‹20.46	‹21.2
Weiwerd	V	‹8.29	‹9.00	‹10.43	‹11.52	‹14.38	‹17.49	‹19.05	‹20.47	‹21.2
Farmsum } 57	"	‹8.32	‹9.03	‹10.46	‹11.55	✕	‹17.52	‹19.08	‹20.50	✕
Delfzijl	A	a8.38	✕9.08	†10.51	✕12.00	✕14.45	✕17.57	b19.13	a20.55	✕21.3

a Alléén op de Zon- en Feestdagen van 18.V—31.VIII.
b Alléén op de Zon- en Feestdagen van 7.IX—28.IX.

60 Leeuwarden—Stiens

Treinnummer Klasse		3805 2,3	3805 2,3	3809 2,3	3817 2,3	3817 2,3	3817 2,3	3819 2,3	3821 2,3
Leeuwarden	V	✕6.39	—	8.14	q12.24	‹12.53	c13.04	c14.17	c14.3
Leeuwarden Halte	"	‹6.43	—	8.18	‹12.28	‹12.57	‹	‹	‹14.3
Jelsum	"	‹6.47	—	8.22	‹12.32	‹13.01	‹	‹	‹
Cornjum	"	|	—	|	‹12.36	‹13.05	‹	‹	‹14.4
Britsum	"	‹6.53	—	8.28	‹12.40	‹13.09	‹	‹	‹14.4
Stiens	A	‹6.58	—	8.33	‹12.45	‹13.14	‹13.15	‹14.28	‹14.5
Stiens	V	‹7.05	—	8.36	‹12.53	‹13.22	✕	‹14.30	✕
Finkum	"	‹7.09	—	8.40	‹12.57	‹13.26	‹	‹14.34	‹
Hijum	"	‹7.11	—	8.42	‹12.59	‹13.28	|	‹14.36	|
Hallum	"	‹7.19	—	8.49	‹13.06	‹13.35	|	‹14.43	|
Marrum-Westernijkerk	"	‹7.25	—	8.54	‹13.11	‹13.40	|	‹14.48	|
Ferwerd	"	‹7.30	—	8.59	‹13.16	‹13.45	|	‹14.53	|
Blija	"	‹7.34	—	9.03	‹13.20	‹13.49	|	‹14.57	|
Holwerd	"	‹7.42	—	9.10	‹13.27	‹13.56	|	‹15.04	|
Ternaard	"	‹7.51	—	9.17	‹13.34	‹14.03	|	‹15.11	|
Hantum	"	‹7.55	—	9.21	‹13.38	‹14.07	|	‹15.15	|
Dokkum-Aalsum	A	8.02	—	9.28	‹13.45	‹14.14	|	‹15.22	|
Dokkum-Aalsum	V	8.04	—	9.31	‹13.47	‹14.16	|	‹15.24	|
Metslawier	"	‹8.13	—	9.40	‹13.56	‹14.25	|	‹15.33	|
Morra-Liocssens	"	‹8.16	—	9.43	‹13.59	‹14.28	✕	‹15.36	✕
Anjum	A	‹8.22	—	9.49	‹14.05	‹14.34		c15.42	
Stiens	V	‹7.01	—	8.41	‹12.48	‹13.17	‹13.17	—	‹14.3
Vrouwbuurstermolen	"	‹	—	8.46	‹12.53	‹13.22	‹13.22	—	‹14.3
Vrouwenparochie	"	‹7.06	—	8.49	‹12.56	‹13.25	‹13.25	—	‹14.4
Langhuisterweg	"	|	—	8.53	|	|	|	—	‹15.0
St. Anna Parochie	"	‹7.15	—	8.58	‹13.03	‹13.32	‹13.32	—	‹15.0
Koudeweg	"	‹	—	9.01	‹13.06	‹13.35	‹13.35	—	‹15.0
St. Jacobi Parochie	"	‹7.21	—	9.06	‹13.11	‹13.40	‹13.40	—	‹15.0
Minnertsga	"	‹7.27	—	9.12	‹13.17	‹13.46	‹13.46	—	‹15.0
Firdgum	"	‹7.30	—	9.15	‹13.20	‹13.49	‹13.49	—	‹15.0
Tzummarum	A	✕7.34	—	9.19	‹13.24	‹13.53	c13.53	—	‹15.0
Tzummarum	V	e7.37	‹7.37	n9.21	‹13.26	‹13.56	✕	—	‹15.0
Oosterbierum	"	‹7.41	‹7.41	‹9.25	‹13.30	‹14.00	‹	—	‹15.0
Sexbierum-Pietersbierum	"	‹7.47	‹7.47	‹9.31	‹13.36	‹14.07	|	—	‹15.0
Wijnaldum	"	‹7.51	‹7.51	‹9.35	‹13.40	‹14.11	|	—	‹15.1
Midlum-Herbajum	"	‹7.54	‹7.54	‹9.38	‹13.43	‹14.14	|	—	‹15.1
Koehille	"	‹7.57	‹7.57	‹9.41	‹13.46	‹14.17	✕	—	‹15.1
Harlingen	A	e8.03	‹8.03	n9.47	q13.52	r14.25		—	c15.1

Treinnummer Klasse				3809 2,3	3817 2,3	3817 2,3	3817 2,3
Tzummarum	V	—	—	(p9.23	(q13.27	(s13.57	(c13.57
Dongjum	"	—	—	‹9.29	‹13.33	‹14.03	‹14.03
Franeker Halte	A	—	—	(p9.34	(q13.38	(s14.08	(c14.08

c Alléén Vrij (Markttrein).
e Alléén op werkdagen behalve Vrij
f Alléén Vrijdags.
n Dagelijks behalve Vrijdags. p Alléén op werkd., behalve Vrijdags q Alléén Maandags, Dinsdag en Donderdags, behalve op Hemelvaartsdag en Pinksterma andag. r Alléén op Zon- en Feestd., Woensdags en Zaterdags. s Alléén Woensdags en Zaterdags.

o Alléén Vrijdags (Markttrein).
t Alléén Dinsdags (Markttrein).
u Alléén op werkdagen, behalve Dinsdags.

Anjum. 60
Tzummarum-Harlingen. Franekur.

Tr. Kl.		3827 2,3	3829 2,3	3831 2,3	3835 2,3
L.		✕16.42	✕18.21	✕18.58	21.18
L.		‹16.46	‹	‹19.02	21.22
L.		‹16.50	‹	‹19.06	21.26
C.		‹16.54	‹	‹19.10	✕ ¶
H.		‹16.58	‹	‹19.14	21.34
		‹17.03	‹18.32	‹19.17	21.39
S.		‹17.11	✕	‹19.19	21.47
F.		‹17.15	|	‹19.23	21.51
W.		‹17.17	|	‹19.25	21.53
H.		‹17.24	|	‹19.32	22.00
M.		‹17.29	|	‹19.37	22.05
F.		‹17.34	|	‹19.42	22.10
W.		‹17.38	|	‹19.46	22.14
H.		‹17.45	|	‹19.54	22.21
T.		‹17.52	|	‹20.01	22.28
H.		‹17.56	|	‹20.05	22.32
D.		‹18.03	|	‹20.12	22.39
D.		‹18.05	|	‹20.14	22.41
M.		‹18.14	|	‹20.23	22.50
H.		18.17	✕	‹20.26	22.53
L.		‹18.23		✕20.32	22.59
S.		‹17.06	‹18.33	—	21.42
F.		‹17.11	‹18.38	—	21.47
W.		‹17.14	‹18.41	—	21.50
L.		‹17.18	|	—	✕ ¶
A.		‹17.23	‹18.48	—	21.57
X.		‹17.26	‹18.51	—	22.00
S.		‹17.31	‹18.56	—	22.05
M.		‹17.37	‹19.02	—	22.11
F.		‹17.40	‹19.05	—	✕ ¶
T.		‹17.44	✕19.09	—	22.18
T.		‹17.46	✕	—	22.20
O.		‹17.50	|	—	22.24
S.		‹17.57	|	—	22.30
W.		‹18.02	|	—	22.34
M.		‹18.06	|	—	22.37
K.		‹18.09	✕	—	✕ ¶
H.		✕18.16		—	22.46

Tr. Kl.			3829 2,3		
T.		—	(✕19.10	—	—
D.		—	‹19.16	—	—
F.		—	(✕19.21	—	—

61 Stavoren—Leeuwarden.

| Amsterdam C.S. 62 | V | — | 2905 2,3 | 2907 2,3 | 2911 2,3 | 2915 2,3 | 2919 2,3 | — | 2931 2,3 | 2931 2,3 | 2931 2,3

590 Delfzijl—Zuidbroek.

Treinnummer / Klasse		3754M 2,3	3754M 2,3	3756M 2,3	3758M 2,3	3760M 2,3	3762M 2,3	3766M 2,3	3768M 2,3
Delfzijl	V	a6.52	✕7.24	9.03	✕10.16	✕13.05	✕15.05	h17.20	d19.1
Farmsum 57	"	6.58	|	9.09	10.22	13.11	15.11	17.26	19.1
Weiwerd	A	7.01	7.30	9.12	10.24	13.13	15.13	17.28	19.1
Wolwerd	V	7.02	7.31	9.13	10.27	13.14	15.14	17.29	19.1
Wagenborgen	"	7.09	7.37	9.19	10.34	13.21	15.22	17.36	19.2
Nieuwolda	"	7.15	7.42	9.25	10.39	13.27	15.26	17.41	19.3
N. Scheemda-'t Waar	"	7.21	7.48	9.31	10.44	13.33	15.32	17.47	19.3
Noordbroek	"	7.29	7.56	9.39	10.51	13.41	15.39	17.55	19.4
Zuidbroek Dorp	"	7.34	8.00	9.44	10.56	13.46	15.43	18.00	19.4
Zuidbroek	A	a7.38	✕8.04	9.48	✕11.00	✕13.50	✕15.47	h18.04	d19.4

a Alléén op Zon- en Feestd. van 18.V.—31.VIII. 7.IX.—28.IX. d Dagelijks van 15.V.—31.VIII.; daarna alléén op de werkdagen. h Alléén op Zon- en Feestd. van

60 Franeker—Harlingen—Tzummarum—Anjum—Stiens—Leeuwarden. 60

Treinnummer. / Klasse.									3818 2,3		3822 2,3	3826 2,3			3834 2,3
Franeker Halte	V	—	—	—	—	—	—	—	{10.41	—	{h13.5	{k14.30	—	—	✕19.39
Dongjum	"	—	—	—	—	—	—	—	10.45	—	13.5	14.34	—	—	19.43
Tzummarum	A	—	—	—	—	—	—	—	{10.52	—	{h13.5	{k14.41	—	—	✕19.50

Treinnummer. / Klasse.		7350 3	3806 2,3	3808 2,3	3810 2,3	3810 2,3	3816 2,3	3812 2,3	3818 2,3	3818 2,3	3822 2,3	3826 2,3	3828 2,3	3828 2,3	3834 2,3
Harlingen	V	—	6.26	—	e8.26	e8.26	—	—	{10.29	{10.39	✕	✕	{15.47	m16.26	19.21
Kortlite	"	—	6.30	—	|	|	—	—	10.33	10.43	|	|	15.51	16.30	19.25
Midlum-Herbaijum	"	—	6.33	—	|	|	—	—	10.36	10.46	|	|	15.55	16.34	19.28
Wijnaldum	"	—	6.36	—	8.31	8.31	—	—	10.39	10.49	|	|	15.58	16.37	19.31
Sexbierum-Pietersb.	"	—	6.43	—	8.39	8.39	—	—	10.46	10.56	|	|	16.05	16.44	19.38
Oosterbierum	"	—	6.46	—	8.42	8.42	—	—	10.49	10.59	|	|	16.08	16.47	19.41
Tzummarum	A	—	6.52	—	e8.48	8.48	—	—	10.55	11.05	✕	✕	16.15	16.54	19.47
Tzummarum	V	—	6.54	—	—	{8.50	—	c 9.37	{10.58	{11.07	h14.0	{k14.42	{16.17	{16.57	19.52
Firdgum	"	—	6.57	—	—	8.53	—	9.40	11.01	11.10	14.0	14.45	16.20	17.00	19.55
Minnertsga	"	—	7.02	—	—	8.58	—	9.45	11.06	11.15	14.0	14.50	16.26	17.06	20.00
St. Jacobi Parochie	"	—	7.08	—	—	9.05	—	9.51	11.12	11.21	14.1	14.56	16.32	17.12	20.06
Koudeweg	"	—	7.11	—	—	9.08	—	9.54	11.15	11.24	14.1	14.59	16.35	17.15	20.09
St. Anna Parochie	"	—	7.16	—	—	9.13	—	9.59	11.20	11.29	14.2	15.05	16.41	17.22	20.14
Langhaisterweg	"	—	7.18	—	—	9.15	—	10.01	|	|	|	|	|	|	✕
Vrouwenparochie	"	—	7.21	—	—	9.18	—	10.04	11.23	11.32	14.2	15.08	16.44	17.25	20.19
Vrouwhuurtsterm.	"	—	7.25	—	—	9.22	—	10.08	11.27	11.36	14.3	15.12	16.48	17.29	20.23
Stiens	A	—	7.32	—	—	9.29	—	10.15	11.34	11.43	h14.3	15.19	16.56	17.37	20.30
Anjum	V	a4.28	6.16	c7.19	—	✕	✕ 8.34	✕	✕10.19	10.34	13.1	✕	15.47	16.21	19.15
Morra-Lioessens	"	4.38	6.19	7.22	—	|	8.37	|	10.22	10.37	13.1	|	15.50	16.24	19.18
Metslawier	"	4.50	6.26	7.29	—	|	8.44	|	10.29	10.44	13.2	|	15.57	16.31	19.25
Dokkum-Aalsum	A	5.01	6.34	7.37	—	|	8.52	|	10.37	10.52	13.4	|	16.05	16.39	19.33
Dokkum-Aalsum	V	5.14	6.36	7.39	—	|	9.02	|	10.39	10.54	13.4	|	16.07	16.41	19.35
Hantum	"	5.29	6.43	7.46	—	|	9.03	|	10.46	11.01	13.5	|	16.14	16.48	19.42
Ternaard	"	5.41	6.49	7.53	—	|	9.16	|	10.52	11.07	14.0	|	16.20	16.54	19.48
Holwerd	"	5.56	6.56	8.01	—	|	9.23	|	10.59	11.14	14.0	|	16.27	17.01	19.55
Blija	"	6.09	7.00	8.05	—	|	9.27	|	11.03	11.18	14.1	|	16.32	17.06	20.00
Ferwerd	"	6.20	7.07	8.13	—	|	9.34	|	11.10	11.25	14.3	|	16.38	17.12	20.06
Marrum-Westerg.	"	6.32	7.12	8.18	—	|	9.39	|	11.15	11.30	14.3	|	16.43	17.17	20.11
Hallum	"	6.43	7.18	8.24	—	|	9.44	|	11.20	11.35	14.3	|	16.48	17.23	20.16
Hijum	"	6.47	7.21	8.27	—	|	9.47	|	11.23	11.38	14.3	|	16.51	17.26	20.19
Finkum	"	6.51	7.23	8.29	—	|	9.49	|	11.25	11.40	14.3	|	16.53	17.28	20.21
Stiens	A	7.01	7.29	8.36	—	✕	9.56	✕	11.31	11.46	14.4	✕	16.59	17.34	20.27
Stiens	V	7.06	7.37	8.38	—	{9.31	{9.57	{10.17	{11.39	{11.51	14.4	{15.21	{17.04	{17.42	20.35
Oritsum	"	|	7.40	8.41	—	|	10.00	|	11.42	11.54	14.5	15.24	17.07	17.45	20.38
Cornjum	"	|	7.42	|	—	|	10.02	|	|	|	14.5	15.26	17.09	17.47	|
Jelsum	"	|	7.45	|	—	|	10.05	|	11.48	11.59	14.5	15.29	17.12	17.50	20.42
Leeuwarden Halte	"	|	7.51	8.47	—	|	10.10	|	11.52	12.03	15.0	15.34	17.18	17.56	20.47
Leeuwarden	A	c7.22	7.58	e8.53	—	c9.42	✕10.16	c10.28	✕11.58	12.10	15.0	k15.40	17.25	m18.03	20.54

a Alléén Vrijdags (Markttrein). e Alléén op werkdagen, behalve op Vrijdag en behalve op schoolvacantiedagen. f Alléén op werkdagen, behalve Vrijdags. h Alléén Maandags, Dinsdags en Donderdags, behalve op Hemelvaartsdag en Pinksterma andag. Alléén op werkdagen, behalve Vrijdags. k Alléén Woensdags, Vrijdags en Zaterdags. m Alléén Vrijdags.

m Alléén Vrijdags (Markttr.). Dinsdags (Markttr.). v Alléén op werkd. behalve Dinsdags. x Alléén Dinsdags. ✕ Reizigers voor Leiden en verder, voorzien van plaatsbewijzen over Obdam—Beverwijk mogen zonder bijbetaling met tr. 360/1119 over Amsterdam reizen. ✕ Reizigers, voorzien van plaatsbewijzen transit Hoorn voor verder dan Schagen, mogen zonder bijbetaling met trein 360/139 over Alkmaar naar bestemming reizen.

61 Leeuwarden—Stavoren.

Treinnummer / Klasse		2918 2,3	2924 2,3	364 1,2,3	2926 2,3	2928 2,3	2932 2,3	2936 2,3	2938 2,3	360 1,2,3	2944 2,3	2944 2,3	2954 2,3	2958 2,3	366 1,2,3	2966 2,3	1962 2,3
Leeuwarden	V	6.04	7.11	✕ 8.15	✕ 9.25	✕ 9.56	✕11.03	✕	✕12.15	✕13.50	✕13.57	✕14.09	✕14.31	✕14.34	✕17.35	✕18.06	✕21.36
Hallum-Boxum	"	6.13	7.19	|	9.33	|	11.12	|	12.23	|	14.04	14.17	14.39	|	17.43	18.14	21.45
Berns	"	6.16	|	⊗	|	⊗	11.16	⊗	12.26	⊗	Sm	|	14.42	⊗	|	⊗	21.48
Jorwerd	"	6.19	7.26	|	9.36	|	11.18	|	12.29	|	14.09	14.21	14.45	|	17.46	|	21.51
Mantgum	"	6.23	7.34	|	9.39	|	11.23	|	12.37	|	14.15	14.25	14.51	|	17.54	|	21.58
Wijnaard	"	6.33	7.39	|	9.44	|	11.31	|	12.42	|	14.19	14.29	✕	|	18.47	|	✕
Bozum	"	6.41	7.47	|	9.51	|	11.37	|	12.50	|	14.25	14.35	14.59	|	18.52	|	22.09
Scharnegoutum	"	6.44	7.50	|	9.54	|	11.40	|	12.53	|	14.28	14.38	✕	|	18.55	|	✕
Sneek	A	6.53	7.56	8.55	10.03	10.05	11.47	|	13.01	13.51	14.34	14.44	15.12	|	19.02	|	22.20
Sneek	V	|	8.03	8.58	|	|	|	|	13.14	13.53	|	|	|	15.17	17.10	17.57	19.50
Bist	"	|	8.09	|	|	|	|	|	13.23	|	|	|	|	15.26	17.15	17.59	|
Oudega	"	|	8.18	⊗	|	⊗	|	|	13.32	|	|	|	|	15.36	17.24	⊗	|
Nijhuizum	"	|	8.23	|	|	|	|	|	13.37	|	|	|	|	15.41	17.29	|	|
Workum	"	|	8.32	8.55	|	10.13	|	|	13.44	14.10	|	|	|	15.53	17.35	18.17	⊗
Hindeloopen	"	|	8.39	⊗	|	⊗	|	|	13.52	⊗	|	|	|	|	17.44	|	|
Koudum-Molkwerum	"	|	8.47	|	|	|	|	|	13.57	|	|	|	|	|	17.51	|	|
Warns	"	|	8.52	9.08	|	|	|	|	14.07	|	|	|	|	|	17.59	|	|
Stavoren	A	|	8.57	✕	|	|	|	|	✕14.01	✕14.25	|	|	|	|	18.03	|	|
Stavoren	V	✕ 9.02	✕ 9.13	✕	|	|	|	|	|	✕	|	|	|	|	18.09	18.31	|
Enkhuizen	A	✕10.17	✕10.28	✕	|	|	|	|	|	✕16.53	|	|	|	|	✕	✕	|
Amsterdam CS.	62 A	✕19.20	✕17.46	|	|	|	|	|	|	✕17.02	|	|	|	|	18.36	19.51	|

51 A AMSTERDAM—HOORN—ENKHUIZEN—STAVOREN—LEEUWARDEN.

Tar. km																
	Rotterdam D.P. . . 1 B . V	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	a5 53	c7 56	—	9 23
	den Haag H.S. . . 1 B . „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	a6 21	c8 15	—	9 45
	Leiden . . . . . 1 B . „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	a6 32	8 10	—	9 56
	Utrecht C.S. . . . 24 B . „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 56	8 26	—	9 56
	Hilversum . . . . 34 B . „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	b6 57	d8 32	—	10 02
		2905 2,3	2907 2,3	351 1,2,3	353 1,2,3⊘	2911 2,3	2913 2,3	2917 2,3	2919 2,3	2923 2,3	2909 2,3	2915 2,3	359 1,2,3	361 1,2,3
0	Amsterdam C.S. . { 52 A . . V	—	—	—	✕5 43	—	—	—	—	—	7 43	9 10	—	10 43
10	Zaandam . . . . { 52 A . . „	—	—	—	5 53	—	—	—	—	—	7 54	9 21	—	10 53
24	Purmerend . . . . . „	—	—	—	6 06	—	—	—	—	—	8 09	9 36	—	11 06
43	Hoorn . . . . . A	—	—	—	6 24	—	—	—	—	—	8 28	9 55	—	11 24
	Rotterdam D.P. . . 1 B . V	—	—	—	—	—	—	—	—	—	✕5 53	7 36	9 23	—
	den Haag H.S. . . 1 B . „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	✕6 21	7 59	9 45	—
	Leiden . . . . . 1 B . „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	✕6 32	8 10	9 56	—
	Haarlem . . . . . 52 A . „	—	—	✕5 15	—	—	—	—	—	—	✕7 04	8 33	10 20	—
	Alkmaar . . . . . 52 A . „	—	—	✕5 51	—	—	—	—	—	✕7 00	7 59	9 24	10 53	—
43	Hoorn V	—	—	✕6 18	6 25	—	—	—	—	✕7 30	8 38	9 57	11 18	11 25
53	Hoogkarspel . . . . . „	—	—			—	—	—	—	7 41	8 49	10 08		
57	Bovenkarspel-Grootebroek . „	—	—			—	—	—	—	7 47	8 55	10 14		
61	Enkhuizen . . . . . A	—	—	✕6 32	6 39	—	—	—	—	✕7 52	9 00	10 19	11 32	11 39
61	Enkhuizen { ⚓ V	—	—	—	6 44 ✕	—	—	—	—	—	—	—	—	11 44 ✕
91	Stavoren . { ⚓ . . . . . A	—	—	—	7 52	—	—	—	—	—	—	—	—	12 52 ✕
91	Stavoren V	t5 42	r6 25	—	7 57	—	† 9 47	✕10 42	—	—	—	—	—	12 59
100	Hindeloopen . . . . . „	5 52	6 35	—	8 07	—	9 57	10 52	—	—	—	—	—	
104	Workum . . . . . „	5 58	6 45	—	8 13	—	10 03	10 58	—	—	—	—	—	13 12
119	Sneek . . . . . A	6 13	r7 01	—	✕8 27	—	†10 18	✕11 13	—	—	—	—	—	13 26
119	Sneek V	6 14	✕7 19	—	8 28	✕9 19	10 19	11 14	✕12 19	—	—	—	—	13 28
141	Leeuwarden . . . . . A	6 38	✕7 39	—	8 47	✕9 39	10 39	11 38	✕12 39	—	—	—	—	13 47
	Harlingen . . . . 50 B . A	*7 46*	*✕8 46*	—	*9 46*	*10 46*	*✕11 46*	*12 46*	*13 46*	—	—	—	—	*14 46*
	Groningen . . . . 50 A . „	*✕7 55*	*8 46*	—	*✕9 56*	*10 55*	—	*12 53*	*✕13 54*	—	—	—	—	*14 49*

b Op Zon- en Feestdagen *6 17*. c Op Zon- en Feestdagen Rotterdam D.P. V *7 36*, den Haag H.S. V *7 59*. d Op Zon- en Feestdagen *7 50*.
e Op Zon- en Feestdagen Rotterdam D.P. V *6 19*, den Haag H.S. V *6 41*, Leiden V *6 52*. r Alléén Dinsdags (Markttrein).
t Alléén Vrijdags (Markttrein). ⊘ Op Zon- en Feestdagen van Sneek tot Leeuwarden alléén 2e en 3e klasse.

GAS IN UW BEDRIJF !

Vervolg. 51 A AMSTERDAM—HOORN—ENKHUIZEN—STAVOREN—LEEUWARDEN.

	Rotterdam D.P. . . . . 1 B . V	—	—	—	—	*11 06*	—	*14 06*	—	—	—	*16 07*	—	*18 06*	—	*21 37*
	den Haag H.S. . . . . 1 B . „	—	—	—	—	*11 29*	—	*14 29*	—	—	—	*16 29*	—	*18 29*	—	*21 59*
	Leiden . . . . . 1 B . „	—	—	—	—	*11 40*	—	*14 40*	—	—	—	*16 43*	—	*18 40*	—	*22 10*
	Utrecht C.S. . . . . . 24 B . „	—	—	—	—	*11 56*	—	*14 56*	—	—	—	*16 56*	—	*18 56*	—	g*21 56*
	Hilversum . . . . . 34 B . „	—	—	—	—	*12 02*	—	*15 00*	—	—	—	*16 57*	—	*18 59*	—	*21 59*
		2923 2,3	2925 2,3	2927 2,3	2931 2,3	2921 2,3	367 1,2,3	369 1,2,3	2935 2,3	2937 2,3	2939 2,3	2933 2,3	375 1,2,3	377 1,2,3	2943 2,3	2947 2,3
	Amsterdam C.S. . { 52 A V	—	—	—	—	12•43	—	15 43	—	—	—	17•43	—	19 43	—	22 53
	Zaandam . . . . { 52 A . . . . „	—	—	—	—	12 54	—	15 53	—	—	—	17 54	—	19 53	—	23 03
	Purmerend . . . . . „	—	—	—	—	13 09	—	16 06	—	—	—	18 09	—	20 06	—	23 17
	Hoorn . . . . . A	—	—	—	—	13 28	—	16 24	—	—	—	18 28	—	20 24	—	23 36
	Rotterdam D.P. . . . . . 1 B . V	—	—	—	—	*11 06*	*14 06*	—	—	—	—	*16 07*	*18.06*	—	—	*20 36*
	den Haag H.S. . . . . . 1 B . „	—	—	—	—	*11 29*	*14 29*	—	—	—	—	*16 29*	*18 29*	—	—	*20 59*
	Leiden . . . . . 1 B . „	—	—	—	—	*11 40*	*14 40*	—	—	—	—	*16 40*	*18 40*	—	—	*21 10*
	Haarlem . . . . . 52 A . „	—	—	—	—	*12 04*	*15 16*	—	—	—	—	*17 18*	*19 18*	—	—	f*21 33*
	Alkmaar . . . . . 52 A . „	—	—	—	—	*12 59*	*15 53*	—	—	—	—	*17 53*	*19 53*	—	—	*22 31*
	Hoorn V	—	—	—	—	13 38	16 18	16 25	—	—	—	18 38	20 18	20 25	—	23 37
	Hoogkarspel . . . . . „	—	—	—	—	13 49			—	—	—	18 49			—	23 48
	Bovenkarspel-Grootebroek . . . „	—	—	—	—	13 55			—	—	—	18 55			—	23 54
	Enkhuizen . . . . . A	—	—	—	—	14•00	16 32	16 39	—	—	—	19•00	20 32	20 39	—	23 59
	Enkhuizen { ⚓ V	—	—	—	—	—	—	16 44 ✕	—	—	—	—	—	20 44 ✕	—	—
	Stavoren { ⚓ . . . . . A	—	—	—	—	—	—	17 52	—	—	—	—	—	21 52	—	—
	Stavoren V	—	—	✕15 42	—	—	—	17 59	—	✕19 42	—	—	—	21 59	—	—
	Hindeloopen . . . . . „	—	—	15 52	—	—	—		—	19 52	—	—	—	S†	—	—
	Workum . . . . . „	—	—	15 58	—	—	—	18 12	—	19 58	—	—	—	22 12	—	—
	Sneek . . . . . A	—	—	16 13	—	—	—	18 26	—	✕20 13	—	—	—	22 26	—	—
	Sneek V	14 19	15 19	16 14	17 19	—	—	18 28	19 19	20 14	✕21 19	—	—	22 28	23 19	—
	Leeuwarden . . . . . A	14 39	15 39	✕16 38	17 39	—	—	18 47	19 39	20 38	✕21 39	—	—	22 47	23 39	—
	Harlingen . . . . . 50 B . A	✕*15 46*	*16 46*	*17 46*	*18 46*	—	—	*19 46*	*20 46*	*21 46*	*22 46*	—	—	z*23 46*	—	—
	Groningen . . . . . 50 A . „	—	*16 55*	✕*17 51*	*18 55*	—	—	*19 51*	*20 55*	—	*22 55*	—	—	—	—	—

f Op Zon- en Feestdagen *21 55*. g Bovendien *22 04*. z Alléén op Zon- en Feestdagen en Zaterdags.

KOKEN OP GAS IS REGELBAAR

Leeuwarden—Staveren—

Alle treinen alléén 2,3 kl.

	1	—	—	—	✕5 47	†6 49	✕5 55	g7 33 ✕7 34
Groningen 49 B . V	2	—	—	—	—	—	—	256
Harlingen 49 A . „		2900	2902	3754	252	2928	2930	
◉Leeuwarden V	3	—	—	—	✕6 23	†7 29	✕7 38	8 28
◉Sneek . . . . . A	4	—	—	—	6 42	7 48	7 57	8 47
Sneek V	5	—	—	—	6 43	7 50	8 00	8 49
Workum . . . . . „	6	—	—	—	6 57	8 04	8 14	9 05
Hindeloopen . . . . . „	7	—	—	—		8 10	8 20	
Koudum-Molkwerum ⓑ . . . . A	8	—	—	—		8 17	8 27	
Staveren V	9	—	—	—		†8 23	✕8 33	9 18
Staveren . . . . . A	10	—	—	—	7 09	—	—	9 23
Enkhuizen V	11	—	✕6 53	✕7 28	7 16	—	—	10 33 ✕
Enkhuizen . . . . . „	12	—	6 59	7 34	✕8 30	—	—	10 41
Bovenkarspel-Grootebroek . . . „	13	—	7 05	7 40	8 41	—	—	10 47
Hoogkarspel . . . . . A	14	—	✕7 19	✕7 50	8 47	—	—	10 53
Hoorn	15	—			8 53	—	—	11 04
Alkmaar 54 B . A	16	—	—	✕8 21	9 04	—	—	11 34
Haarlem 51 B . „	17	—	—	9 23	9 34	—	—	12 23
Leiden 1 A . „	18	—	—	9 48	10 23	—	—	12 48
Den Haag H.S. 1 A . „	19	—	—	10 01	10 48	—	—	13 01
Rotterdam D.P. 1 A . „	20	—	—	10 26	11 01	—	—	13 26
Hoorn V	21	✕6 25	✕7 20	—	11 26	—	—	11 06
Purmerend . . . . . „	22	6 45	7 38	—	9 06	—	—	11 25
Zaandam . . . . . A	23	6 57	7 51	—	9 25	—	—	11 39
Amsterdam C.S. . 53 B . . . „	24	✕7 09	✕8 04	—	9 39	—	—	11 52
Hilversum 34 A . A	25	✕8 01	✕8 38	—	9 52	—	—	12 31
Amersfoort 34 A . „	26	✕8 18	9 00	—	10 31	—	—	12 48
Utrecht C.S. 34 A . „	27	✕8 28	✕8 58	—	10 48	—	—	12 58
Utrecht C.S. 24 A . „	28	h8 03	9 03	—	10 58	—	—	13 03
Haarlem 2 A . „	29	✕7 30	8 25	—	11 03	—	—	12 14
Leiden 1 A . „	30	j8 18	8 48	—	10 14	—	—	12 48
Den Haag H.S. 1 A . „	31	j8 31	9 01	—	10 48	—	—	m13 01
Rotterdam D.P. 1 A . „	32	j8 56	9 26	—	11 01	—	—	m13 26
					11 26			

g Op Zon- en Feestdagen 7 16.
h Bovendien ‡7 55.
j Des Maandags en op Dinsdag 30.V. Leiden A 8 02, Den Haag H.S. A 8 15, Rotterdam D.P. A 8 35.
m Bovendien Den Haag H.S. A ‡12 56, Rotterdam D.P. A ‡13 16.

STEUNT DE

Snelverkeers
Onthouders
Vereniging

in haar voor publiek, bedrijf en personeel zo belangrijke taak, n.l. het exploiteren van

S.O.V.-CANTINES

Adres: Hieronymusplantsoen 12, Utrecht. - Telefoon 15212. - Giro: 99079

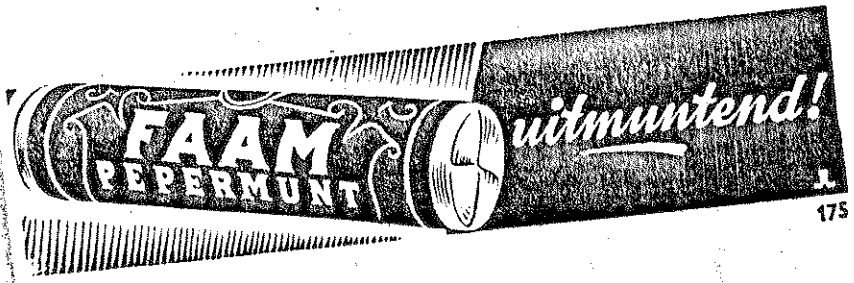
Voor buurdienst zie tabel 82 B

Enkhuizen—Hoorn—Amsterdam.

tr. 2948 alléén 3e kl.

	1	—	—	11 45	13 04	—	—	✕15 06	—	17 40	—	—
	2	—	—	12 10	13 10	—	—	15 54	—	17 54	—	—
		2912	2916	2940	262	2922	2926	2946	2948	270	2924	
3		—	—	✕12 58	✕14 28	—	—	16 26	w17 19	18 28	—	—
4		—	—	13 17	14 47	—	—	16 46	17 45	18 47	—	—
5		—	—	13 19	14 49	—	—	16 48	17 46	18 49	—	—
6		—	—	13 34	15 05	—	—	17 05	w18 02	19 05	—	—
7		—	—	13 40		—	—	17 11	—		—	—
8		—	—	13 47		—	—	17 18	—	19 18	—	—
9		—	—	✕13 53	15 18	—	—	17 24	—	19 23	—	—
10		—	—	—	15 23 ✕	—	—	—	—	20 33 ✕	—	—
11		—	—	—	✕16 33	—	—	—	—	20 41	22 41	—
12		12 41	14 41	—	16 41	18 41	w19 41	—	—	20 47	22 47	—
13		12 47	14 47	—	16 47	18 47	19 47	—	—	20 53	22 53	—
14		12 53	14 53	—	16 53	18 53	19 53	—	—	21 04	23 04	—
15		13 04	15 04	—	17 04	19 04	w20 04	—	—			
16		y13 34	15 34	—	17 34	19 34	—	—	—	21 34	23 51	—
17		y14 23	16 23	—	18 23	20 23	—	—	—	22 23	—	—
18		y14 48	16 48	—	18 48	20 48	—	—	—	22 48	—	—
19		y15 01	17 01	—	19 01	21 01	—	—	—	23 01	—	—
20		y15 26	17 26	—	19 26	21 26	—	—	—	23 26	—	—
21		13 06	15 06	—	17 06	19 06	—	—	—	21 06	23 06	—
22		13 25	15 25	—	17 25	19 25	—	—	—	21 25	23 26	—
23		13 39	15 39	—	17 39	19 39	—	—	—	21 39	23 39	—
24		13 52	15 52	—	17 52	19 52	—	—	—	21 52	23 52	—
25		14 31	16 31	—	18 31	20 31	—	—	—	22 31	0 34	—
26		14 48	16 48	—	18 48	20 48	—	—	—	22 48	0 50	—
27		14 58	16 58	—	18 58	20 58	—	—	—	22 58	—	—
28		15 03	17 03	—	19 03	c21 03	—	—	—	23 03	0 50	—
29		14 14	16 14	—	18 14	20 14	—	—	—	22 14	f0 30	—
30		14 48	16 48	—	18 48	20 48	—	—	—	22 48	—	—
31		15 01	17 01	—	19 01	21 01	—	—	—	23 01	—	—
32		15 26	17 26	—	19 26	21 26	—	—	—	23 26	—	—

c Bovendien ‡20 57.
f In de nacht van Zondag op Maandag en in de nacht na een Feestdag 0 15.
w Alléén op werkdagen, behalve des Zaterdags.
y Op Zon- en Feestdagen Alkmaar A 14 34, Haarlem A 15 23, Leiden A 15 48, Den Haag H.S. A 16 01, Rotterdam D.P. A 16 26.



328

Amsterdam—Hoorn—Enkhuizen—Staveren—Leeuwarden.

Alle treinen alléén 2,3 kl. v. 2955 alléén 3e kl.

Rotterdam D.P. 1 B . V	1	—	—	—	—	✕6 43	—	8 41	1	10 45	11 15	12 45	—	—	14 45	15 45	16 45	18 45	20 45	k21 15
Den Haag H.S. 1 B . „	2	—	—	—	—	✕7 10	—	9 10	2	11 10	11 40	13 10	—	—	15 10	16 10	17 10	19 10	21 10	k21 40
Leiden 1 B . „	3	—	—	—	—	✕7 23	—	9 23	3	11 23	11 53	13 23	—	—	15 23	16 23	17 23	19 23	21 23	21 53
Haarlem 2 B . „	4	—	—	—	✕5 46	7 57	—	9 34	4	11 57	12 25	13 57	—	—	15 57	w17 07	17 57	19 57	21 57	22 25
Utrecht C.S. 24 B . „	5	—	—	—	—	7 40	—	9 40	5	11 40		13 40	—	—	15 40	16 40	17 40	19 40	21 40	21 40
Utrecht C.S. 34 B . „	6	—	—	—	✕5 15	✕7 15	—	9 15	6	11 15	11 45	13 15	—	—	15 15	16 15	17 15	19 15	21 15	21 45
Amersfoort 34 B . „	7	—	—	—	✕5 21	b7 25	—	9 23	7	11 25	11 55	13 25	—	—	15 25	16 25	17 25	19 25	21 25	21 55
Hilversum 34 B . „	8	—	—	—	✕5 36	b7 41	—	9 41	8	11 41	12 11	13 41	—	—	15 41	16 41	17 41	19 41	21 41	22 11
		2937	251	3751	251	253	2951	2905		2909	2913	261	2955	2957	2917	2919	269	2923	2925	2927
Amsterdam C.S. 53 A V	9	—	—	—	✕6 19	8 19	—	10 19	9	p12 19	n12 50	14 19	—	—	16 19	w17 30	18 19	20 19	†22 19	23 00
Zaandam. . . . 53 A . . . . „	10	—	—	—	6 33	8 33	—	10 33	10	12 33	13 06	14 33	—	—	16 33	17 44	18 33	20 33	22 33	23 14
Purmerend . . . . . „	11	—	—	—	6 46	8 48	—	10 48	11	12 48	13 24	14 48	—	—	16 48	17 57	18 48	20 48	22 48	23 27
Hoorn. . . . . A	12	—	—	—	✕7 03	9 06	—	11 06	12	p13 06	n13 42	15 06	—	—	17 06	w18 15	19 06	21 06	†23 06	23 43
Rotterdam D.P. 1 B . V	13	—	—	—	—	✕6 43	—	8 45	13	10 45		12 45	—	—	14 45	15 45	x16 32	18 45	—	20 45
Den Haag H.S. 1 B . „	14	—	—	—	—	✕7 10	—	9 10	14	11 10		13 10	—	—	15 10	16 10	x16 56	19 10	—	21 10
Leiden 1 B . „	15	—	—	—	—	✕7 23	—	9 23	15	11 23		13 23	—	—	15 23	16 23	x17 09	19 23	—	21 23
Haarlem 51 A . „	16	—	—	—	—	7 49	—	9 49	16	11 49		13 49	—	—	15 49	16 49	x17 45	19 49	—	21 49
Alkmaar 54 A . „	17	—	—	✕6 17	—	8 36	—	10 35	17	p12 35	n12 58	14 35	—	—	16 35	✕17 36	18 35	20 35	—	22 52
Hoorn. V	18	—	—	✕6 44	✕7 05	9 08	—	11 08	18	p13 08	n13 44	15 08	—	—	17 08	w18 17	19 08	21 08	—	23 44
Hoogkarspel . . . . . „	19	—	—	|	7 16	9 19	—	11 19	19	13 19	13 55	15 19	—	—	17 19	18 28	19 19	21 19	—	23 54
Bovenkarspel-Grootebroek . . „	20	—	—	6 58	7 22	9 25	—	11 25	20	13 25	14 01	15 25	—	—	17 25	18 34	19 25	21 25	—	0 00
Enkhuizen . . . . . A	21	—	—	✕7 03	7 27	9 30	—	11 30	21	p13 30	n14 06	15 30	—	—	17 30	w18 39	19 30	21 30	—	0 05
Enkhuizen V	22	—	—	—	7 35 ✕	9 35 ✕	—	—	22	—	—	✕15 35 ✕	—	—	—	—	19 35 ✕	—	—	—
Staveren . . . . . A	23	—	—	—	8 45	10 45 ✕	—	—	23	—	—	16 45	—	—	—	—	20 45 ✕	—	—	—
Staveren V	24	✕7 27	†8 47	—	8 52	10 52	✕14 47	—	24	—	—	16 52	—	18 43	—	—	20 52	—	—	—
Koudum-Molkwerum (B) . . . „	25	7 33	8 53	—	|	|	14 53	—	25	—	—	|	—	18 49	—	—	|	—	—	—
Hindeloopen . . . . . „	26	7 40	9 00	—			15 00	—	26	—	—		—	18.56	—	—		—	—	—
Workum . . . . . „	27	7 46	9 06	—	9 06	11 06	15 06	—	27	—	—	17 06	w18 28	19 03	—	—	21 06	—	—	—
Sneek . . . . . A	28	8 00	9 20	—	9 20	11 20	15 20	—	28	—	—	17 20	18 42	19 19	—	—	21 20	—	—	—
(B) Sneek V	29	8 02	9 22	—	9 22	11 22	15 22	—	29	—	—	17 22	18 47	19 20	—	—	21 22	—	—	—
(B) Leeuwarden . . . . . A	30	✕8 20	†9 42	—	✕9 42	11 42	✕15 42	—	30	—	—	✕17 42	w19 06	19 42	—	—	21 42	—	—	—
Harlingen 49 B . A	31	8 57	†10 29	—	✕10 51	a12 31	16 56	—	31	—	—	a18 31	19 51	20 49	—	—	22 45	—	—	—
Groningen 49 A . „	32	✕9 32	†10 53	—	✕10 53	12 51	17 52	—	32	—	—	18 33	—	20 57	—	—	23 00	—	—	—

a Des Zaterdags 12 45.
b Op Zon- en Feestdagen Amersfoort V 6 55, Hilversum V 7 11.

e Des Zaterdags 19 01.
k Bovendien Rotterdam D.P. V 121 27, Den Haag H.S. V 121 48.
n Alléén des Zaterdags.
p Dagelijks, behalve des Zaterdags.
w Alléén op werkdagen, behalve des Zaterdags.
x Op Zaterdagen en Zon- en Feestdagen Rotterdam D.P. V 16 45, Den Haag H.S. V 17 10, Leiden V 17 23, Haarlem V 17 49.

Voor busdienst zie tabel 82 blz.

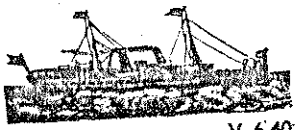
Jets vergeten in de trein?

EEN KAARTJE met Uw naam en adres in

PORTEMONNAIE, PORTEFEUILLE, KOFFER, TAS of JAS

vergemakkelijkt het terecht brengen van Uw eigendom, indien U het in trein, wachtkamer of op perron mocht verliezen.

ADVERTENTIE



N.V. EERSTE URKER STOOMBOOT MIJ
„URK'S-BELANG" TE URK

DAGELIJKS. BEHALVE DES ZONDAGS

URK	V 6.40	14.40	ENKHUIZEN . . .	V 10.00	17.45
ENKHUIZEN	A 8.10	16.10	URK	A 11.30	19.15

81A Busdienst Assen—Stadskanaal (alléén 3e kl.).

Dienstregeling alléén geldig tot nader te bepalen datum.

Zwolle	29 A . . V	—	✠6 00	8 01	✠8 55	10 01	—	12 01	✠12 55	14 01
Groningen	29 B . . „	✠5 08	7 03	9 03	—	†9 41	11 03	✠12 36	13 03	—

		6	8	14	16	20	22	26	28	32
Assen Station	V	✠7 00	✠7 34	† 9 34	✠ 9 56	11 25	n 12 20	z 13 25	w13 56	15 25
Rolde Gemeentehuis . . .	„	7 11	7 45	9 45	10 07	11 36	12 31	13 36	14 07	15 36
Eext Driesprong	„	7 20	7 54	9 54	10 16	11 45	12 40	13 45	14 16	15 45
Gieten Café Tent.	„	7 26	8 00	10 00	10 22	11 51	12 46	13 51	14 22	15 51
Gieten Station	„	×	×	×	×	×	×	×	×	×
Gasselte Café Klinkhamer	„	7 34	8 08	10 08	10 30	11 59	12 54	13 59	14 30	15 59
Gasselternijveen Station. .	„	7 42	8 16	10 16	10 38	12 07	13 02	14 07	14 38	16 07
Stadskanaal Hoofdstation .	A	✠7 55	✠8 29	†10 29	✠10 51	12 20	n 13 15	z 14 20	w14 51	16 20

Vervolg

Zwolle	29 A . . V	—	16 01	—	—	18 01	w18 55	20 01		
Groningen	29 B . . „	15 03	w16 20	17 03	—	17 57	19 03	w20 34	z21 03	

		34	38	40	44	46	48	50	54
Assen Station	V	✠16 34	17 25	w17 45	✠18 15	z 19 25	w19 56	w21 25	z21 34
Rolde Gemeentehuis . . .	„	16 45	17 36	17 56	18 26	19 36	20 07	21 36	21 45
Eext Driesprong	„	16 54	17 45	18 05	18 35	19 45	20 16	21 45	21 54
Gieten Café Tent.	„	17 00	17 51	18 11	18 41	19 51	20 22	21 51	22 00
Gieten Station	„	×	×	×	×	×	×	×	×
Gasselte Café Klinkhamer	„	17 08	17 59	18 19	18 49	19 59	20 30	21 59	22 08
Gasselternijveen Station. .	„	17 16	18 07	18 27	18 57	20 07	20 38	22 07	22 16
Stadskanaal Hoofdstation .	A	✠17 29	18 20	w18 40	✠19 10	z 20 20	w20 51	w22 20	z22 29

n Alléén des Zaterdags. w Alléén op werkdagen, behalve des Zaterdags.
z Alléén op Zaterdagen en Zon- en Feestdagen.

81B Busdienst Stadskanaal—Assen (alléén 3e kl.).

Dienstregeling alléén geldig tot nader te bepalen datum.

		1	3	7	9	11	13	17	19
Stadskanaal Hoofdstation .	V	✠5 54	✠6 18	✠7 05	✠7 40	† 8 14	✠8 23	✠ 9 54	† 10 14
Gasselternijveen Station. .	„	6 09	6 33	7 20	7 55	8 29	8 38	10 09	10 29
Gasselte Café Klinkhamer	„	6 17	6 41	7 28	8 03	8 37	8 46	10 17	10 37
Gieten Station	„	×	×	×	×	×	×	×	×
Gieten Café Tent.	„	6 25	6 49	7 36	8 11	8 45	8 54	10 25	10 45
Eext Driesprong	„	6 29	6 53	7 40	8 15	8 49	8 58	10 29	10 49
Rolde Gemeentehuis . . .	„	6 40	7 04	7 51	8 26	9 00	9 09	10 40	11 00
Assen Station	A	✠6 49	✠7 13	✠8 00	✠8 35	† 9 09	✠9 18	✠10 49	† 11 09

Groningen	29 A . . A	—	✠7 45	—	9 40	✠10 09	11 40	
Zwolle	29 B . . „	✠7 52	8 41	—	✠10 27 10 41	10 41	✠11 52	12 41

Vervolg

		25	31	35	37	41	45	49	
Stadskanaal Hoofdstation .	V	12 23	14 23	w15 54	z16 14	18 14	w19 50	z20 14	—
Gasselternijveen Station. .	„	12 38	14 38	16 09	16 29	18 29	20 05	20 29	—
Gasselte Café Klinkhamer	„	12 46	14 46	16 17	16 37	18 37	20 13	20 37	—
Gieten Station	„	×	×	×	×	×	×	×	—
Gieten Café Tent.	„	12 54	14 54	16 25	16 45	18 45	20 21	20 45	—
Eext Driesprong	„	12 58	14 58	16 29	16 49	18 49	20 25	20 49	—
Rolde Gemeentehuis . . .	„	13 09	15 09	16 40	17 00	19 00	20 36	21 00	—
Assen Station	A	13 18	15 18	w16 49	z17 09	19 09	w20 45	z21 09	—

Groningen	29 A . . A	a14 09	n17 21	w17 27	17 40	19 40	21 40		—
Zwolle	29 B . . „	14 41	16 41	w17 52	18 41	20 41	w21 52	z22 41	—

a Op Zon- en Feestdagen 15 40.
n Alléén des Zaterdags.
w Alléén op werkdagen, behalve des Zaterdags.
z Alléén op Zaterdagen en Zon- en Feestdagen.
✠ Alléén des Maandags en op Dinsdag 30.V.

82A Busdienst Sneek—Leeuwarden (alléén 3e kl.).

		2	4	8	12	14	18	20	22	24
Sneek Station	V	a5 55	✠6 40	8 20	†10 05	✠10 20	†11 30	n12 09	w12 20	13 00
Leeuwarden Station .	A	a6 30	✠7 15	8 55	†10 40	✠10 55	†12 05	n12 44	w12 55	13 35

Harlingen	49 B A	7 52	8 57	e10 51	11 31	d12 31	—	13 31	—	14 49
Groningen	49 A „	✠7 57	✠9 32	10 53	—	12 51	—	n14 06	—	p14 56
Heerenveen	29 B „	7 33	9 33	—	11 33	—	13 33	13 33	—	15 33
Zwolle	29 B „	8 41	10 41	✠11 46	12 41	—	14 41	h14 41	—	q16 41

Vervolg

		28	30	32	34	36	40	44	46	48
Sneek Station	V	✠14 25	†15 05	✠15 45	✠16 30	†17 05	18 25	20 20	✠21 35	22 40
Leeuwarden Station .	A	✠15 00	†15 40	✠16 20	✠17 05	†17 40	19 00	20 55	✠22 10	23 15

Harlingen	49 B A	—	16 56	—	17 44	†18 31	19 51	21 51	22 45	b 0 23
Groningen	49 A „	✠16 21	—	17, 52	18 33	18 57	20 57	23 00	—	—
Heerenveen	29 B „	—	17 33	17 33	19 33	19 33	f20 56	—	—	—
Zwolle	29 B „	—	18 41	t17 46	20 41	g20 33	f21 52	—	—	—

a Alléén des Vrijdags. b Alléén in de nacht van Zaterdag op Zondag, van Zondag op Maandag en in de nacht na een Feestdag. c Op Zon- en Feestdagen 10 29. d Des Zaterdags 12 45. f Op Zaterdagen en Zon- en Feestdagen Heerenveen A 21 34, Zwolle A 22 41. g Op Hemelvaartsdag (18.V.) en 1e Pinksterdag (28.V.) 20 41. h Op Zaterdag 27.V. en op de Zaterdagen van 15.VII—2.IX 14 33. n Alléén des Zaterdags. p Dagelijks, behalve des Zaterdags. q Des Zaterdags 15 46. t Des Zaterdags 18 41. w Alléén op werkdagen, behalve des Zaterdags.

82B Busdienst Leeuwarden—Sneek (alléén 3e kl.).

Zwolle	29 A V	—	✠6 00	—	e9 01	k10 01	—	12 01	✠13 01	—
Heerenveen	29 A „	—	✠7 14	—	e9 50	11 11	—	13 11	✠13 50	—
Groningen	49 B „	—	✠7 33	†7 16	—	9 47	11 45	13 04	—	—
Harlingen	49 A „	✠5 47	✠7 34	8 20	9 52	11 10	12 10	13 10	14 12	✠15 10

		3	7	9	13	15	19	21	23	27
Leeuwarden Station	V	✠6 50	✠8 45	†9 20	10 50	12 15	✠13 45	†14 20	✠14 50	15 50
Sneek Station . .	A	✠7 25	✠9 20	†9 55	11 25	12 50	✠14 20	†14 55	✠15 25	16 25

Vervolg

Zwolle	29 A V	m14 01	r16 01	y19 01	20 01	—	—	—	—	—
Heerenveen	29 A „	15 11	17 11	y19 50	21 11	—	—	—	—	—
Groningen	49 B „	✠15 06	18 02	—	19 46	22 01	—	—	—	—
Harlingen	49 A „	17 07	17 54	19 14	21 14	22 24	—	—	—	—

		31	33	35	37	39				
Leeuwarden Station	V	17 45	19 25	✠20 35	21 55	23 25	—	—	—	—
Sneek Station . .	A	18 20	20 00	✠21 10	22 30	24 00	—	—	—	—

e Op Zon- en Feestdagen Zwolle V 8 01, Heerenveen V 9 11. k Des Maandags en op Dinsdag 30.V. 10 07, doch op Pinkstermaandag (29.V.) 10 01. m Op Zaterdag 27.V. en op de Zaterdagen van 15.VII.—2.IX. 14 07. r Des Zaterdags 17 01. y Des Zaterdags Zwolle V 18 01, Heerenveen V 19 11.

Verleng de werking van Uw advertenties door...

STATIONSRECLAME

Een dagblad kan nog zo goed, een periodiek nog zo boeiend zijn, de tijd dat een nummer onder de ogen van de lezers blijft is beperkt.

Breng daarom Uw advertentie steeds weer in herinnering door STATIONSRECLAME

N.V. SPOORWEGRECLAME, Nobelstr. 2b, UTRECHT, Tel. 17667

32 b

A — Staveren—

Alle treinen 1,2 kl.; afdeling 1e kl.

recht CS 40 B . V	—	—	—	—	—	—	⚒6 58	† 7 58	—	12) 9 58
lversum 20 B . V	—	—	—	—	—	—	⚒7 04	† 7 40	—	12) 10 04
aarlem 11 B . V	—	—	—	—	—	—	⚒7 02	† 8 04	—	12) 10 12
nsterdam CS 74 A . V	—	—	—	—	—	—	⚒7 38	† 8 38	—	12) 10 38
kmaar 73 A . V	—	—	—	—	—	—	⚒7 49	† 8 41	—	12) 10 50
oorn 74 A . V	—	—	—	—	—	—	⚒8 18	† 9 19	—	12) 11 19
khuizen 74 A . V	—	—	—	—	—	—	⚒8 53	†10 00	—	12) 11 55
	3907	3959	3909	3961	3911	3913	3915	3917	3919	3921
eren V	—	—	⚒7 20	⚒7 46	8 28	—	⚒10 25	11 28	—	13 28
dum-Molkwerum Ⓗ V	—	—	7 26	7 52	8 33	—	10 30	11 33	—	13 33
deloopen V	—	—	7 32	7 58	8 39	—	10 36	11 39	—	13 39
kum V	—	⚒7 03	7 37	8 04	8 44	—	10 41	11 44	—	13 44
k ⚒ . . . . . A	—	7 16	7 50	8 17	8 57	—	⚒10 54	11 57	—	13 57
. V	⚒6 57	7 19	7 54	8 20	9 00	⚒10 00	11 00	12 00	⚒13 00	14 00
uwarden ⚒ . . . . . A	⚒7 14	⚒7 40	⚒8 12	⚒8 42	9 17	⚒10 17	11 17	12 17	⚒13 17	14 17
roningen 84 A . A	⚒8 17	—	⚒9 23	—	10 23	⚒11 23	12 23	12) 13 23	14 23	15 23
wolle 80 B . A	8 43	—	9 49	—	11) 10 43	11 43	⚒12 43	13 43	⚒14 43	15 43

11) † een uur later. 12) ⚒ van 15.VII.—20.VIII.

B — Leeuwarden—

Alle treinen 1,2 kl.; afdeling 1e kl.

wolle 80 A . V	—	⚒5 54	—	⚒6 47	—	⚒6 47	8 00	8 00	9 00	10 00	⚒11 00
roningen 84 B . V	⚒5 20	⚒5 51	†6 21	7 23	7 23	7 23	⚒ 8 24	† 7 23	9 24	14) 10 24	11 24
	3904	3906		3958	3958	3908	3910	3910	3912	3914	3916
uwarden ⚒ V	⚒6 26	⚒7 23	†7 31	⚒8 25	†8 31	⚒8 42	⚒ 9 31	† 9 31	10 31	11 31	⚒12 31
ek ⚒ . . . . . A	6 43	⚒7 40	†7 48	⚒8 42	†8 48	8 59	⚒ 9 48	9 48	10 48	11 48	12 48
. V	6 44	7 51		—	—	9 01	15) 9 50	9 50	⚒10 54	† 11 57	12 50
rkum V	6 57	8 05		—	—	9 15	10 04	10 04	11 08	12 11	13 04
deloopen V	7 02	8 10		—	—	9 20	10 09	10 09	11 13	12 16	13 09
dum-Molkwerum Ⓗ V	7 08	8 16		—	—	9 26	10 15	10 15	11 19	12 22	13 15
veren . . . . . A	⚒7 13	8 21		—	—	⚒9 31	15) 10 20	†10 20	⚒11 24	† 12 27	⚒13 20
nkhuizen 74 B . A	⚒ 8 33	† 9 45		—	—	—	12) 11 40	—	—	—	⚒14 41
loorn 74 B . A	⚒ 9 15	†10 15		—	—	—	12) 12 15	—	—	—	⚒15 15
lkmaar 73 B . A	⚒ 9 45	†10 45		—	—	—	12) 12 45	—	—	—	⚒15 45
msterdam CS 74 B . A	⚒ 9 58	†10 58		—	—	—	12) 12 58	—	—	—	⚒15 58
laarlem 11 A . A	⚒10 26	†11 23		—	—	—	12) 13 25	—	—	—	⚒16 25
ilversum 20 A . A	⚒10 37	†11 37		—	—	—	12) 13 37	—	—	—	⚒16 37
trecht CS 40 A . A	⚒10 43	†11 43		—	—	—	12) 13 43	—	—	—	⚒16 43

⚒ van 15.VII.—20.VIII.
† een uur vroeger.
†, doch dagelijks van 15.VII.—20.VIII.

Vakantiereizen naar het buitenland

ZONEXPRES
BERGLAND EXPRES
HOTELPLAN EXPRES
RIJN EXPRES
HARZ EXPRES

Reis en verblijf in één totaalprijs

Inlichtingen en folders bij de NS-inlichtingenbureaus en bij de door NS erkende reisbureaus.

83A — Leeuwarden

NIET ROKEN of afdeling 1e kl. ROKEN is niet steeds aanwezig

UtCS	—	—	⊛12 58	—	za13 58	—	—	—	⚒17 58	†18 58	—
Hsum	—	—	⊛13 04	—	za14 06	—	—	—	⚒18 06	†19 04	—
Hlem	—	—	⊛13 12	—	za14 12	—	—	—	⚒18 14	†19 12	—
AdamC	—	—	⊛13 38	—	za14 38	—	—	—	⚒18 38	†19 38	—
Alkm	—	—	⊛13 50	—	za14 50	—	—	—	⚒18 50	†19 50	—
Hoorn	—	—	⊛14 19	—	za15 19	—	—	—	⚒19 19	†20 19	—
Enkh	—	—	⊛14 56	—	za16 00	—	—	—	⚒19 57	†20 58	—
	3923	3925	3927	3977	3929	3931	3933	3935	3937	3939	3941
Stav	—	⚒15 28	16 17	—	17 25	⚒18 28	19 25	—	21 25	22 28	—
KoudM	—	15 33	16 22	—	17 30	18 33	19 30	—	21 30	22 33	—
Hind	—	15 39	16 28	—	17 36	18 39	19 36	—	21 36	22 39	—
Workm	—	15 44	16 34	—	17 41	18 44	19 41	—	21 41	22 44	—
Sneek	—	15 57	16 47	—	17 54	⚒18 57	19 54	—	21 54	22 57	—
"	15 00	16 00	⚒16 51 | †17 00	⚒17 31	18 00	19 00	20 00	21 00	22 00	23 00	23 52
Lwrdn	15 17	⚒16 17	⚒17 08 | †17 17	⚒17 52	18 17	19 17	20 17	21 17	22 17	23 17	0 09
Gron	16 23	⚒17 23	13) 18 10 | †18 23	—	19 23	20 23	21 23	22 23	23 23	zzt 0 23	—
Zwol	16 43	17 43	18 43 | 18 43	—	19 43	20 43	21 43	22 43	nza 23 55	—	—

13) ⚒, doch za 18 23.

83B — Staveren

NIET ROKEN of afdeling 1e kl. ROKEN is niet steeds aanwezig

Zwol	12 00	14) 13 00	14 00	14) 15 00	—	16 00	14) 17 00	18 00	19 00	20 00	21 00	22 00
Gron	14) 12 24	13 24	⚒14 24	15 24	—	⚒16 24	17 24	18 24	19 24	20 24	21 24	22 24
	3918	3920	3922	3924	3976	3926	3928	3930	3932	3934	3936	3938
Lwrdn	13 31	14 31	⚒15 31	16 31	⊛17 12	17 35	18 31	19 31	20 31	21 31	22 31	23 31
Sneek	13 48	14 48	15 48	16 48	⊛17 29	17 52	18 48	19 48	20 48	21 48	22 48	23 48
"	—	⚒14 51	†15 15	16 50	—	⚒17 54	†18 51	19 55	—	21 55	—	—
Workm	—	15 05	15 29	17 04	—	18 08	19 05	20 09	—	22 09	—	—
Hind	—	15 10	15 34	17 09	—	18 13	19 10	20 14	—	22 14	—	—
KoudM	—	15 16	15 40	17 15	—	18 19	19 16	20 20	—	22 20	—	—
Stav	—	⚒15 21	†15 45	⚒16 48	17 20	—	⚒18 24	†19 21	20 25	—	22 25	—	—
Enkh	—	—	—	—	—	—	⚒19 46	† 20 45	—	—	—	—	—
Hoorn	—	—	—	—	—	—	⚒20 15	† 21 15	—	—	—	—	—
Alkm	—	—	—	—	—	—	⚒20 45	† 21 45	—	—	—	—	—
AdamC	—	—	—	—	—	—	⚒20 58	† 21 58	—	—	—	—	—
Hlem	—	—	—	—	—	—	⚒21 23	† 22 25	—	—	—	—	—
Hsum	—	—	—	—	—	—	⚒21 37	† 22 37	—	—	—	—	—
UtCS	—	—	—	—	—	—	⚒21 43	† 22 43	—	—	—	—	—

14) † een uur vroeger.

een bootreis . . .

op een treinkaartje

neem in Uw treinreis van Noord-Holland naar Friesland of omgekeerd de interessante bootreis Enkhuizen—Staveren op.

In de vakantieperiode (15 juli—20 augustus) 's morgens extra afvaarten

32

Amsterdam—Hoorn—Enkhuizen—

Alle treinen alléén 2,3 kl.;

Rotterdam D.P.	1 B . V	1	—	—	—	—	✕6 43	—	8 45
Den Haag H.S.	1 B . „	2	—	—	—	—	✕7 10	—	9 10
Leiden	1 B . „	3	—	—	—	—	✕7 23	—	9 23
Haarlem	2 B . „	4	—	—	—	✕5 46	7 57	—	9 54
Utrecht C.S.	24 B . „	5	—	—	—	—	7 40	—	9 40
Utrecht C.S.	34 B . „	6	—	—	—	✕5 15	✕7 15	—	9 15
Amersfoort	34 B . „	7	—	—	—	✕5 21	b7 25	—	9 25
Hilversum	34 B . „	8	—	—	—	✕5 36	b7 41	—	9 41
			2937	251	3751	251	253	2951	2905
Amsterdam C.S. / Zaandam	53 A . . . V	9	—	—	—	✕6 19	8 19	—	10 19
		10	—	—	—	6 33	8 33	—	10 33
Purmerend	„	11	—	—	—	6 46	8 48	—	10 48
Hoorn	A	12	—	—	—	✕7 03	9 06	—	11 06
Rotterdam D.P.	1 B . V	13	—	—	—	—	✕6 43	—	8 45
Den Haag H.S.	1 B . „	14	—	—	—	—	✕7 10	—	9 10
Leiden	1 B . „	15	—	—	—	—	✕7 23	—	9 23
Haarlem	51 A . „	16	—	—	—	—	7 49	—	9 49
Alkmaar	54 A . „	17	—	—	✕6 17	—	8 36	—	10 35
Hoorn	V	18	—	—	✕6 44	✕7 05	9 08	—	11 08
Hoogkarspel	„	19	—	—	|	7 16	9 19	—	11 19
Bovenkarspel-Grootebroek	„	20	—	—	6 58	7 22	9 25	—	11 25
Enkhuizen	A	21	—	—	✕7 03	7 27	9 30	—	11 30
Enkhuizen / Staveren	V	22	—	—	—	7 35 ✕	9 35 ✕	—	—
	A	23	—	—	—	8 45	10 45	—	—
Staveren	V	24	✕7 27	†8 47	—	8 52	10 52	✕14 47	—
Koudum-Molkwerum Ⓑ	„	25	7 33	8 53	—	|	|	14 53	—
Hindeloopen	„	26	7 40	9 00	—	|	|	15 00	—
Workum	„	27	7 46	9 06	—	9 06	11 06	15 06	—
Sneek	A	28	8 00	9 20	—	9 20	11 20	15 20	—
ⓐSneek	V	29	8 02	9 22	—	9 22	11 22	15 22	—
ⓐLeeuwarden	A	30	✕8 20	†9 42	—	✕9 42	11 42	✕15 42	—
Harlingen	49 B . A	31	8 57	†10 29	—	✕10 51	a12 31	16 56	—
Groningen	49 A . „	32	✕9 32	†10 53	—	✕10 53	12 51	17 52	—

a Des Zaterdags 12 45.
b Op Zon- en Feestdagen Amersfoort V 6 55, Hilversum V 7 11.

Voor bussdienst zie tabel 82 aan

Jets vergeten in de trein?

EEN KAARTJE met Uw naam en adres in

PORTEMONNAIE, PORTEFEUILLE, KOFFER, TAS of JAS

vergemakkelijkt het terecht brengen van Uw eigendom, indien U het in trein, wachtkamer of op perron mocht verliezen.

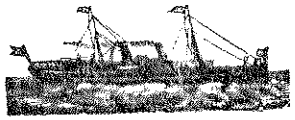
Staveren—Leeuwarden.

tr. 2955 alléén 3e kl.

1	10 45	11 15	12 45	—	—	14 45	15 45	16 45	18 45	20 45	k21 15
2	11 10	11 40	13 10	—	—	15 10	16 10	17 10	19 10	21 10	k21 40
3	11 23	11 53	13 23	—	—	15 23	16 23	17 23	19 23	21 23	21 53
4	11 57	12 25	13 57	—	—	15 57	w17 07	17 57	19 57	21 57	22 25
5	11 40		13 40	—	—	15 40	16 40	17 40	19 40	21 40	21 40
6	11 15	11 45	13 15	—	—	15 15	16 15	17 15	19 15	21 15	21 45
7	11 25	11 55	13 25	—	—	15 25	16 25	17 25	19 25	21 25	21 55
8	11 41	12 11	13 41	—	—	15 41	16 41	17 41	19 41	21 41	22 11
	2909	2913	261	2955	2957	2917	2919	269	2923	2925	2927
9	p12 19	n12 50	14 19	—	—	16 19	w17 30	18 19	20 19	†22 19	23 00
10	12 33	13 06	14 33	—	—	16 33	17 44	18 33	20 33	22 33	23 14
11	12 48	13 24	14 48	—	—	16 48	17 57	18 48	20 48	22 48	23 27
12	p13 06	n13 42	15 06	—	—	17 06	w18 15	19 06	21 06	†23 06	23 43
13	10 45		12 45	—	—	14 45	15 45	x16 32	18 45	—	20 45
14	11 10		13 10	—	—	15 10	16 10	x16 56	19 10	—	21 10
15	11 23		13 23	—	—	15 23	16 23	x17 09	19 23	—	21 23
16	11 49		13 49	—	—	15 49	16 49	x17 45	19 49	—	21 49
17	p12 35	n12 58	14 35	—	—	16 35	✕17 36	18 35	20 35	—	22 52
18	p13 08	n13 44	15 08	—	—	17 08	w18 17	19 08	21 08	—	23 44
19	13 19	13 55	15 19	—	—	17 19	18 28	19 19	21 19	—	23 54
20	13 25	14 01	15 25	—	—	17 25	18 34	19 25	21 25	—	0 00
21	p13 30	n14 06	15 30	—	—	17 30	w18 39	19 30	21 30	—	0 05
22	—	—	✕15 35	—	—	—	—	19 35 ✕	—	—	—
23	—	—	16 45	—	—	—	—	20 45	—	—	—
24	—	—	16 52	—	18 43	—	—	20 52	—	—	—
25	—	—	|	—	18 49	—	—	|	—	—	—
26	—	—	|	—	18 56	—	—	|	—	—	—
27	—	—	17 06	w18 28	19 03	—	—	21 06	—	—	—
28	—	—	17 20	18 42	19 19	—	—	21 20	—	—	—
29	—	—	17 22	18 47	19 20	—	—	21 22	—	—	—
30	—	—	✕17 42	w19 06	19 42	—	—	21 42	—	—	—
31	—	—	a18 31	19 51	20 49	—	—	22 45	—	—	—
32	—	—	18 33	—	20 57	—	—	23 00	—	—	—

e Des Zaterdags 19 01.
k Bovendien Rotterdam D.P. V 21 27, Den Haag H.S. V 21 48.
n Alléén des Zaterdags.
p Dagelijks, behalve des Zaterdags.
w Alléén op werkdagen, behalve des Zaterdags.
x Op Zaterdagen en Zon- en Feestdagen Rotterdam D.P. V 16 45, Den Haag H.S. V 17 10, Leiden V 17 23, Haarlem V 17 49.

ADVERTENTIE



N.V. EERSTE URKER STOOMBOOT MIJ
„URK'S-BELANG" TE URK

DAGELIJKS, BEHALVE DES ZONDAGS

URK	V 6.40	14.40	ENKHUIZEN	V 10.00	17.45
ENKHUIZEN	A 8.10	16.10	URK	A 11.30	19.15

Beperkte dienstregeling Zomerdienst ingaande 14 mei 1950

Leeuwarden—Staveren—

Alle treinen alléén 2,3 kl.;

Voor busdienst zie tabel 82 ■■■

Groningen 49 B . V	1	—	—	—	—	—	✕5 55	g7 33
Harlingen 49 A . „	2	—	—	—	✕5 47	†6 49	—	✕7 34
		2900	2902	3754	252	2928	2930	256
◉Leeuwarden V	3	—	—	—	✕6 23	†7 29	✕7 38	8 28
◉Sneek . . . . . A	4	—	—	—	6 42	7 48	7 57	8 47
Sneek V	5	—	—	—	6 43	7 50	8 00	8 49
Workum . . . . . „	6	—	—	—	6 57	8 04	8 14	9 05
Hindeloopen . . . . . „	7	—	—	—	|	8 10	8 20	|
Koudum-Molkwerum Ⓑ . . . „	8	—	—	—	|	8 17	8 27	|
Staveren . . . . . A	9	—	—	—	7 09	†8 23	✕8 33	9 18
Staveren V	10	—	—	—	7 16	—	—	9 23
Enkhuizen . . . . . A	11	—	—	—	✕8 30	—	—	10 33
Enkhuizen V	12	—	✕6 53	✕7 28	8 41	—	—	10 41
Bovenkarspel-Grootebroek . . „	13	—	6 59	7 34	8 47	—	—	10 47
Hoogkarspel . . . . . „	14	—	7 05	7 40	8 53	—	—	10 53
Hoorn. . . . . A	15	—	✕7 19	✕7 50	9 04	—	—	11 04
Alkmaar 54 B . A	16	—	—	✕8 21	9 34	—	—	11 34
Haarlem 51 B . „	17	—	—	9 23	10 23	—	—	12 23
Leiden 1 A . „	18	—	—	9 48	10 48	—	—	12 48
Den Haag H.S. 1 A . „	19	—	—	10 01	11 01	—	—	13 01
Rotterdam D.P. 1 A . „	20	—	—	10 26	11 26	—	—	13 26
Hoorn. V	21	✕6 25	✕7 20	—	9 06	—	—	11 06
Purmerend . . . . . „	22	6 45	7 38	—	9 25	—	—	11 25
Zaandam. . . . . A	23	6 57	7 51	—	9 39	—	—	11 39
Amsterdam C.S. 53 B . . . „	24	✕7 09	✕8 04	—	9 52	—	—	11 52
Hilversum 34 A . A	25	✕8 01	✕8 38	—	10 31	—	—	12 31
Amersfoort 34 A . „	26	✕8 18	9 00	—	10 48	—	—	12 48
Utrecht C.S. 34 A . „	27	✕8 28	✕8 58	—	10 58	—	—	12 58
Utrecht C.S. 24 A . „	28	h8 03	9 03	—	11 03	—	—	13 03
Haarlem 2 A . „	29	✕7 30	8 25	—	10 14	—	—	12 14
Leiden 1 A . „	30	j8 18	8 48	—	10 48	—	—	12 48
Den Haag H.S. 1 A . „	31	j8 31	9 01	—	11 01	—	—	m13 01
Rotterdam D.P. 1 A . „	32	j8 56	9 26	—	11 26	—	—	m13 26

g Op Zon- en Feestdagen 7 16.
h Bovendien ‡7 55.
j Des Maandags en op Dinsdag 30.V. Leiden A 8 02, Den Haag H.S. A 8 15, Rotterdam D.P. A 8 35.
m Bovendien Den Haag H.S. A ‡12 54, Rotterdam D.P. A ‡13 16.

STEUNT DE

Snelverkeers
Onthouders
Vereniging

in haar voor publiek, bedrijf en personeel zo belangrijke taak, n.l. het exploiteren van

S.O.V.-CANTINES

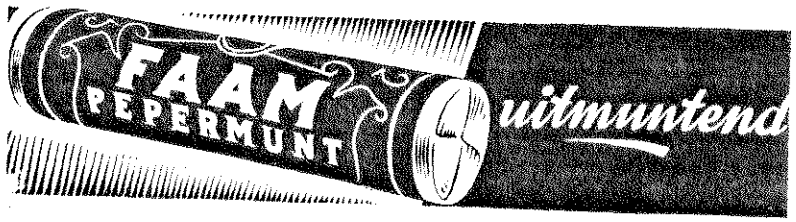
Adres: Hieronymusplantsoen 12, Utrecht. - Telefoon 15212. - Giro: 99079

Enkhuizen—Hoorn—Amsterdam.

tr. 2948 alléén 3e kl.

1	—	—	11 45	13 04	—	—	✕15 06	—	17 40	—
2	—	—	12 10	13 10	—	—	15 54	—	17 54	—
	2912	2916	2940	262	2922	2926	2946	2948	270	2924
3	—	—	✕12 58	✕14 28	—	—	16 26	w17 19	18 28	—
4	—	—	13 17	14 47	—	—	16 46	17 45	18 47	—
5	—	—	13 19	14 49	—	—	16 48	17 46	18 49	—
6	—	—	13 34	15 05	—	—	17 05	w18 02	19 05	—
7	—	—	13 40	|	—	—	17 11	—	|	—
8	—	—	13 47	|	—	—	17 18	—	|	—
9	—	—	✕13 53	15 18	—	—	17 24	—	19 18	—
10	—	—	—	15 23	—	—	—	—	19 23	—
11	—	—	—	✕16 33	—	—	—	—	20 33	—
12	12 41	14 41	—	16 41	18 41	w19 41	—	—	20 41	22 41
13	12 47	14 47	—	16 47	18 47	19 47	—	—	20 47	22 47
14	12 53	14 53	—	16 53	18 53	19 53	—	—	20 53	22 53
15	13 04	15 04	—	17 04	19 04	w20 04	—	—	21 04	23 04
16	y13 34	15 34	—	17 34	19 34	—	—	—	21 34	23 51
17	y14 23	16 23	—	18 23	20 23	—	—	—	22 23	—
18	y14 48	16 48	—	18 48	20 48	—	—	—	22 48	—
19	y15 01	17 01	—	19 01	21 01	—	—	—	23 01	—
20	y15 26	17 26	—	19 26	21 26	—	—	—	23 26	—
21	13 06	15 06	—	17 06	19 06	—	—	—	21 06	23 06
22	13 25	15 25	—	17 25	19 25	—	—	—	21 25	23 26
23	13 39	15 39	—	17 39	19 39	—	—	—	21 39	23 39
24	13 52	15 52	—	17 52	19 52	—	—	—	21 52	23 52
25	14 31	16 31	—	18 31	20 31	—	—	—	22 31	0 34
26	14 48	16 48	—	18 48	20 48	—	—	—	22 48	0 50
27	14 58	16 58	—	18 58	20 58	—	—	—	22 58	—
28	15 03	17 03	—	19 03	c21 03	—	—	—	23 03	0 50
29	14 14	16 14	—	18 14	20 14	—	—	—	22 14	f0 30
30	14 48	16 48	—	18 48	20 48	—	—	—	22 48	—
31	15 01	17 01	—	19 01	21 01	—	—	—	23 01	—
32	15 26	17 26	—	19 26	21 26	—	—	—	23 26	—

c Bovendien ‡20 57.
f In de nacht van Zondag op Maandag en in de nacht na een Feestdag 0 15.
w Alléén op werkdagen, behalve des Zaterdags.
y Op Zon- en Feestdagen Alkmaar A 14 34, Haarlem A 15 23, Leiden A 15 48, Den Haag A 16 01, Rotterdam D.P. A 16 26.



IN E' 'E INDUSTRIE — WARMTE DOOR GAS

51 B LEEUWARDEN—STAVOREN—ENKHUIZEN—HOORN—AMSTERDAM.

	Groningen . . . . *50 B* . V	—	—	—	—	—	—	—	✕6 02	—	✕7 12	8 02	✕9 09	10 12	—
	Harlingen . . . . *50 A* . „	—	—	—	—	—	—	—	✕6 10	—	✕7 10	8 10	9 10	✕10 10	—
Tar. km		2905 2,3	2908 2,3	350 1,2,3○	352 1,2,3	2930 2,3	2936 2,3	2912 2,3	2924 2,3	2924 2,3	2926 2,3	2926 2,3	2932 2,3	358 1,2,3	360 1,2,3
0	Leeuwarden V	—	—	✕6 10	—	—	—	(✕6 40	(✕7 19	(✕7 40	8 19	9 19	(✕10 19	11 10	—
22	Sneek . . . . . A	—	—	(6 28	—	—	—	(✕6 59	(✕7 43	(✕7 59	8 42	9 43	(✕10 43	11 28	—
22	Sneek V	—	—	(6 29	—	—	—	—	—	—	8 44	—	—	11 29	—
38	Workum . . . . . „	—	—	(6 42	—	—	—	—	—	—	8 59	—	—	11 42	—
41	Hindeloopen . . . . . „	—	—	|	—	—	—	—	—	—	9 05	—	—	|	—
51	Stavoren . . . . . A	—	—	(6 53	—	—	—	—	—	—	9 14	—	—	11 53	—
51	Stavoren V	—	—	(7 00	—	—	—							12 00	—
81	Enkhuizen . . . . . A	—	—	✕8 08	—	—	—							13 08	—
81	Enkhuizen V	✕5 56	✕7 10	8 15	✕ 8 22	9 36	10 56							13•15	13 22
85	Bovenkarspel-Grootebroek „	(6 02	(7 16	|	(|	9 42	11 02							|	|
88	Hoogkarspel . . . . . „	(6 08	(7 21	|	(|	9 48	11 08							|	|
99	Hoorn . . . . . A	(6 17	✕7 30	8 30	✕ 8 37	9 57	11 17							13 30	13 37
	Alkmaar . . . . . *52 B* . A	—	✕7 56	—	*9 04*	*10 29*	*11 54*							—	*14 04*
	Haarlem . . . . . *52 B* . „	—	*8 55*	—	*9 39*	*11 25*	*k13 24*							—	*14 40*
	Leiden . . . . . *1 A* . „	—	*9 18*	—	*10 18*	*11 48*	*k13 48*							—	‖*15 18*
	den Haag H.S. . . . *1 A* . „	—	*9 30*	—	*10 30*	*12 00*	*k14 00*							—	‖*15 30*
	Rotterdam D.P. . . *1 A* . „	—	*9 53*	—	*10 53*	*12 23*	*k14 23*							—	‖*15 53*
99	Hoorn V	(6 26	—	8 32	—	9 59	11 26							13 32	—
118	Purmerend . . . . . „	(6 48	—	8 51	—	10 20	11 48							13 51	—
131	Zaandam . . . . . 52 B . „	(7 04	—	9 04	—	10 33	12 04							14 04	—
141	Amsterdam C.S. . . A	✕7 15	—	9 15	—	10 44	12 15							14•15	—
	Hilversum . . . . *34 A* . A	*7 58*	—	*10 00*	—	*11 27*	*13 00*							*15 01*	—
	Utrecht C.S. . . . *24 A* . „	*8 04*	—	*10 04*	—	*h11 34*	*13 04*							*15 04*	—
	Leiden . . . . . *1 A* . „	*8 18*	—	*10 18*	—	*11 48*	*13 18*							‖*15 18*	—
	den Haag H.S. . . . *1 A* . „	*8 30*	—	*10 30*	—	*12 00*	*13 30*							‖*15 30*	—
	Rotterdam D.P. . . *1 A* . „	*8 53*	—	*10 53*	—	*12 23*	*13 53*							‖*15 53*	—

h Bovendien ‖*11 27*. ‖ Zaterdags Leiden A *15 04*, den Haag H.S. A *15 16*, Rotterdam D.P. A *15 35*.
k Zaterdags Haarlem A *12 55*, Leiden A *13 18*, den Haag H.S. A *13 30*, Rotterdam D.P. A *13 53*.
○ Op Zon- en Feestdagen van Enkhuizen tot Amsterdam alléén 2e en 3e klasse.

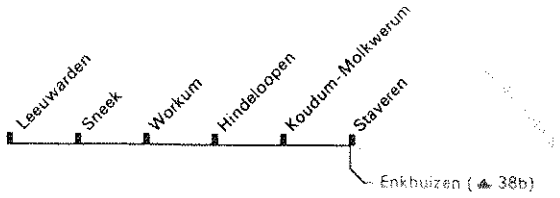
GAS IN IEDER HUIS !

Vervolg. 51 B LEEUWARDEN—STAVOREN—ENKHUIZEN—HOORN—AMSTERDAM.

	Groningen . . . . . *50 B* . V	—	—	*12 08*	✕*13 25*	—	*15 12*	—	—	*16 02*	✕*17 12*	*18 02*	*19 12*	—	*20 02*	—	*22 02*
	Harlingen . . . . . *50 A* . „	—	*11 10*	*12 10*	*13 10*	*14 10*	✕*15 10*	—	—	*16 10*	*17 10*	*18 10*	*19 10*	—	*20 10*	*21 10*	*22 10*
		2952 2,3	2940 2,3	2942 2,3	2946 2,3	2948 2,3	366 1,2,3	368 1,2,3	2968 2,3	2954 2,3	2966 2,3	2958 2,3	374 1,2,3	376 1,2,3	2960 2,3	2962 2,3	2964 2,3
	Leeuwarden V	—	(✕12 19	13 19	14 19	15 19	16•10	—	—	✕17 19	18 19	19 19	20 10	—	21 19	22 19	(z23 19
	Sneek . . . . . A	—	(✕12 43	13 42	14 43	15 43	16 23	—	—	(17 43	18 42	19 43	20 28	—	21 43	22 42	(z23 43
	Sneek V	—	—	✕13 44	—	—	16 29	—	—	(17 45	—	—	20 29	—	—	—	—
	Workum . . . . . „	—	—	(13 59	—	—	16 42	—	—	(18 00	—	—	20 42	—	—	—	—
	Hindeloopen . . . . . „	—	—	(14 05	—	—	|	—	—	(18 08	—	—	S†	—	—	—	—
	Stavoren . . . . . A	—	—	✕14 14	—	—	16•53	—	—	✕18 17	—	—	20 53	—	—	—	—
	Stavoren V	—					17 00	—	—	—	—	—	21 00	—	—	—	—
	Enkhuizen . . . . . A	—					18 08	—	—	—	—	—	22 08	—	—	—	—
	Enkhuizen V	15 56					18 15	18 22	19•56	—	—	—	22 15	22 22	—	—	—
	Bovenkarspel-Grootebroek . . „	16 02							20 02	—	—	—			—	—	—
	Hoogkarspel . . . . . „	16 08					|	|	20 08	—	—	—	|	|	—	—	—
	Hoorn . . . . . A	16 17					18 30	18 37	20 17	—	—	—	22 30	22 37	—	—	—
	Alkmaar . . . . . *52 B* . . . A	*17 02*					—	*19 04*	*21 02*	—	—	—	—	*23 04*	—	—	—
	Haarlem . . . . . *52 B* . . . „	*17 55*					—	*19 39*	*21 55*	—	—	—	—	*23 40*	—	—	—
	Leiden . . . . . *1 A* . . . „	*18 18*					—	*20 18*	*22 18*	—	—	—	—	*0 19*	—	—	—
	den Haag H.S. . . *1 A* . . . „	*18 30*					—	*20 30*	*22 30*	—	—	—	—	*0 33*	—	—	—
	Rotterdam D.P. . . *1 A* . . . „	*18 53*					—	*20 53*	*22 53*	—	—	—	—	*0 57*	—	—	—
	Hoorn V	16 26					18 32	—	20 26	—	—	—	22 32	—	—	—	—
	Purmerend . . . . . „	16 48					18 51	—	20 48	—	—	—	22 51	—	—	—	—
	Zaandam . . . . . 52 B . . . „	17 04					19 04	—	21 04	—	—	—	23 04	—	—	—	—
	Amsterdam C.S. . . . A	17 15					19 15	—	21•15	—	—	—	23 15	—	—	—	—
	Hilversum . . . . *34 A* . . . A	*17 57*					*19 58*	—	*21 58*	—	—	—	*23 58*	—	—	—	—
	Utrecht C.S. . . . *24 A* . . . „	*18 04*					*20 04*	—	*22 04*	—	—	—	*0 04*	—	—	—	—
	Leiden . . . . . *1 A* . . . „	*m18 00*					*20 18*	—	*22 18*	—	—	—	*0 19*	—	—	—	—
	den Haag H.S. . . *1 A* . . . „	*m18 12*					*20 30*	—	*22 24*	—	—	—	*0 33*	—	—	—	—
	Rotterdam D.P. . . *1 A* . . . „	*m18 29*					*20 53*	—	*22 53*	—	—	—	*0 57*	—	—	—	—

Als
U zich indenkt
waar U eigenlijk zooal
op uit moest, dan
neemt U een
8-DAAGSCH
ABONNEMENT
Veel reizen voor
weinig geld!

m Op Zon- en Feestdagen en Zaterdags Leiden A *18 18*, den Haag H.S. A *18 30*, Rotterdam D.P. A *18 53*.
z Alléén op Zon- en Feestdagen en Zaterdags.



94 a

km	treinnummer		8907	8911	8913	6915	8917	6919	8921	6923	8925
0	Leeuwarden	V	⚒ 5 54	◉ 6 47	⚒ 7 19	⚒ 7 48	8 22	⚒ 8 47	9 22	⚒ 9 47	10 22
22	Sneek	A	6 14	7 07	7 40	⚒ 8 08	8 42	⚒ 9 08	9 42	⚒10 08	10 42
22	Sneek	V	6 16	7 09	7 41		8 45		9 45		10 45
38	Workum		6 31	7 23	7 57		8 57		9 57		10 57
42	Hindeloopen		6 36	7 27	8 01		9 01		10 01		11 01
47	Koudum-Molkwerum		6 42	7 33	8 07		9 07		10 07		11 07
51	Staveren	A	⚒ 6 47	◉ 7 38	⚒ 8 12		9 12		10 12		11 12

94 a > vervolg >

km	treinnummer		6927	8929	6931	8933	6935	8937	6939	8941	6943
0	Leeuwarden	V	⚒10 47	11 22	2 11 47	12 22	⚒12 47	13 22	⚒13 47	14 22	⚒14 47
22	Sneek	A	⚒11 08	11 42	2 12 08	12 42	⚒13 08	13 42	⚒14 08	14 42	⚒15 08
22	Sneek	V		11 45		12 45		13 45		14 45	
38	Workum			11 57		12 57		13 57		14 57	
42	Hindeloopen			12 01		13 01		14 01		15 01	
47	Koudum-Molkwerum			12 07		13 07		14 07		15 07	
51	Staveren	A		12 12		13 12		14 12		15 12	

94 a > vervolg >

km	treinnummer		8945	6947	8949	6951	8953	6955	8957	6959	8961
0	Leeuwarden	V	15 22	⚒15 47	16 22	16 47	17 22	17 47	18 22	18 47	19 22
22	Sneek	A	15 42	⚒16 08	16 42	17 08	17 42	18 08	18 42	19 08	19 42
22	Sneek	V	15 45		16 45		17 45		18 45		19 45
38	Workum		15 57		16 57		17 57		18 57		19 57
42	Hindeloopen		16 01		17 01		18 01		19 01		20 01
47	Koudum-Molkwerum		16 07		17 07		18 07		19 07		20 07
51	Staveren	A	16 12		17 12		18 12		19 12		20 12

94 a > vervolg >

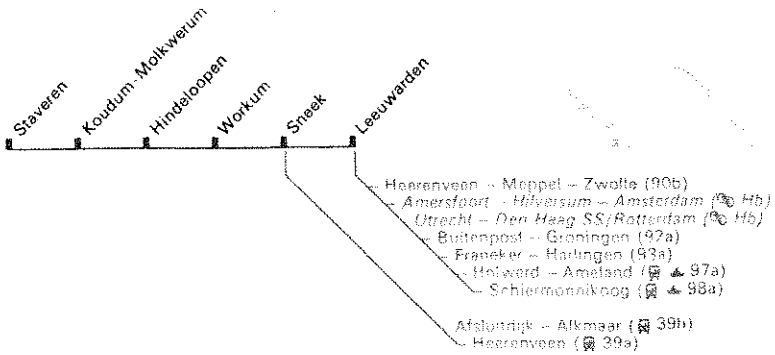
km	treinnummer		6963	8965	6967	8969	6971	8973	6975	6977
0	Leeuwarden	V	19 47	20 22	1 20 47	21 22	1 21 47	22 22	1 22 47	23 22
22	Sneek	A	20 08	20 42	1 21 08	21 42	1 22 08	22 42	1 23 08	23 42
22	Sneek	V		20 45		21 45		22 45		
38	Workum			20 57		21 57		22 57		
42	Hindeloopen			21 01		22 01		23 01		
47	Koudum-Molkwerum			21 07		22 07		23 07		
51	Staveren	A		21 12		22 12		23 12		

1 op zon- en feestdagen, echter niet op 24, 25 en 31 dec. en 22 en 29 april

2 zaterdags

< slot <

Dagje uit? 2+ kaart
voor 2, 3, 4 of 5 personen. Voordelig!



94 b

km	treinnummer		6922	8924	6926	8928	8930	8932	6934	8936	6938
0	Staveren	V		◉ 6 15		⚒ 7 04	◉ 7 41	8 17		9 17	
4	Koudum-Molkwerum			6 20		7 09	7 46	8 22		9 22	
9	Hindeloopen			6 25		7 14	7 51	8 27		9 27	
13	Workum			6 32		7 22	7 56	8 32		9 32	
29	Sneek	A		◉ 6 44		7 34	◉ 8 08	8 44		9 44	
29	Sneek	V	◉ 6 21	⚒ 6 48	◉ 7 20	7 45	⚒ 8 19	8 48	⚒ 9 19	9 48	4 10 19
51	Leeuwarden	A	◉ 6 41	⚒ 7 09	◉ 7 41	⚒ 8 06	⚒ 8 41	9 08	⚒ 9 41	10 08	4 10 41

94 b > vervolg >

km	treinnummer		8940	6942	8944	6946	8948	6950	8952	6954	8956
0	Staveren	V	10 17		11 17		12 17		13 17		14 17
4	Koudum-Molkwerum		10 22		11 22		12 22		13 22		14 22
9	Hindeloopen		10 27		11 27		12 27		13 27		14 27
13	Workum		10 32		11 32		12 32		13 32		14 32
29	Sneek	A	10 44		11 44		12 44		13 44		14 44
29	Sneek	V	10 48	⚒11 19	11 48	⚒12 19	12 48	⚒13 19	13 48	⚒14 19	14 48
51	Leeuwarden	A	11 08	⚒11 41	12 08	⚒12 41	13 08	⚒13 41	14 08	⚒14 41	15 08

94 b > vervolg >

km	treinnummer		6958	8960	6962	8964	6966	8968	6970	8972	6974
0	Staveren	V		15 17		16 17		17 17		18 17	
4	Koudum-Molkwerum			15 22		16 22		17 22		18 22	
9	Hindeloopen			15 27		16 27		17 27		18 27	
13	Workum			15 32		16 32		17 32		18 32	
29	Sneek	A		15 44		16 44		17 44		18 44	
29	Sneek	V	⚒15 19	15 48	⚒16 19	16 48	17 19	17 48	18 19	18 48	19 19
51	Leeuwarden	A	⚒15 41	16 08	⚒16 41	17 08	17 41	18 08	18 41	19 08	19 41

94 b > vervolg >

km	treinnummer		8976	6978	8980	6982	8984	6986	8988	6990	8992
0	Staveren	V	19 17		20 17		21 17		22 17		23 17
4	Koudum-Molkwerum		19 22		20 22		21 22		22 22		23 22
9	Hindeloopen		19 27		20 27		21 27		22 27		23 27
13	Workum		19 32		20 32		21 32		22 32		23 32
29	Sneek	A	19 44		20 44		21 44		22 44		23 44
29	Sneek	V	19 48	20 19	20 48	3 21 19	21 48	3 22 19	22 48	3 23 19	23 48
51	Leeuwarden	A	20 08	20 42	21 08	3 21 41	22 08	3 22 41	23 08	3 23 42	0 08

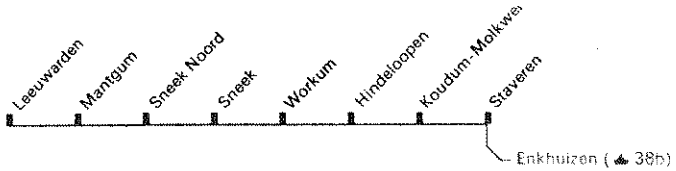
3 op zon- en feestdagen, echter niet op 24, 25 en 31 dec. en 22 en 29 april

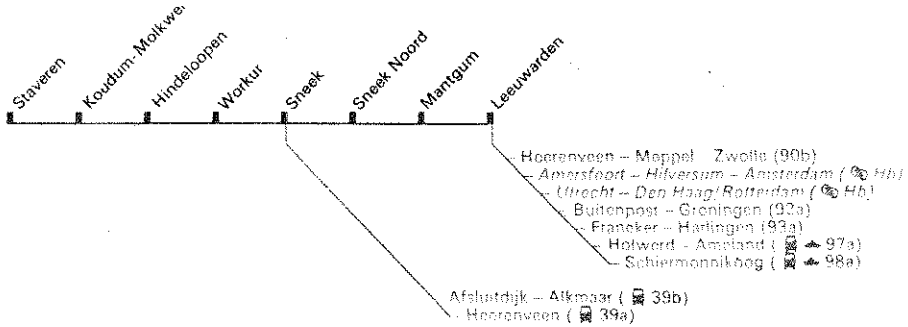
4 zaterdags

< slot <

Wandelen met NS
Gezond genieten van mooi Nederland

Spoorboekje 1972-1973





94 a

km	treinnummer		8907	8911	8913	6915	8917	6919	8921	6923	8925
0	Leeuwarden	V	⚒ 5 54	⊙ 6 48	7 20	⚒ 7 48	8 23	⚒ 8 49	9 23	2 9 49	10 23
10	Mantgum		(6 03	(6 57	7 29	(7 57	8 32	(8 58	9 32	(9 58	10 32
22	Sneek Noord		(6 11	(7 05	7 37	(8 05	8 40	(9 06	9 40	(10 06	10 40
22	Sneek	A	(6 14	(7 08	7 40	⚒ 8 08	8 43	⚒ 9 09	9 43	2 10 09	10 43
22	Sneek	V	(6 16	(7 10	7 42		8 45		9 45		10 45
38	Workum		(6 30	(7 23	7 56		8 57		9 57		10 57
42	Hindeloopen		(6 35	(7 27	8 00		9 01		10 01		11 01
47	Koudum-Molkwerum		(6 41	(7 33	8 06		9 07		10 07		11 07
51	Staveren	A	⚒ 6 46	⊙ 7 38	8 11		9 12		10 12		11 12

94 a > vervolg >

km	treinnummer		6927	8929	6931	8933	6935	8937	6939	8941	6943
0	Leeuwarden	V	⚒ 10 47	11 23	⚒ 11 49	12 23	⚒ 12 49	13 23	⚒ 13 49	14 23	⚒ 14 49
10	Mantgum		(10 56	11 32	(11 58	12 32	(12 58	13 32	(13 58	14 32	(14 58
22	Sneek Noord		(11 04	11 40	(12 06	12 40	(13 06	13 40	(14 06	14 40	(15 06
22	Sneek	A	⚒ 11 07	11 43	⚒ 12 09	12 43	⚒ 13 09	13 43	⚒ 14 09	14 43	⚒ 15 09
22	Sneek	V		11 45		12 45		13 45		14 45	
38	Workum			11 57		12 57		13 57		14 57	
42	Hindeloopen			12 01		13 01		14 01		15 01	
47	Koudum-Molkwerum			12 07		13 07		14 07		15 07	
51	Staveren	A		12 12		13 12		14 12		15 12	

94 a > vervolg >

km	treinnummer		8945	6947	8949	6951	8953	6955	8957	6959	8961
0	Leeuwarden	V	15 23	⚒ 15 49	16 23	16 49	17 23	17 49	18 23	18 49	19 23
10	Mantgum		15 32	(15 58	16 32	16 58	17 32	17 58	18 32	18 58	19 32
22	Sneek Noord		15 40	(16 06	16 40	17 06	17 40	18 06	18 40	19 06	19 40
22	Sneek	A	15 43	⚒ 16 09	16 43	17 09	17 43	18 09	18 43	19 09	19 43
22	Sneek	V	15 45		16 45		17 45		18 45		19 45
38	Workum		15 57		16 57		17 57		18 57		19 57
42	Hindeloopen		16 01		17 01		18 01		19 01		20 01
47	Koudum-Molkwerum		16 07		17 07		18 07		19 07		20 07
51	Staveren	A	16 12		17 12		18 12		19 12		20 12

94 a > vervolg >

km	treinnummer		6963	8965	6967	8969	6971	8973	6975	6977
0	Leeuwarden	V	19 49	20 23	1 20 49	21 23	1 21 49	22 23	1 22 49	23 23
10	Mantgum		19 58	20 32	(20 58	21 32	(21 58	22 32	(22 58	23 32
22	Sneek Noord		20 06	20 40	(21 06	21 40	(22 06	22 40	(23 06	23 40
22	Sneek	A	20 09	20 43	1 21 09	21 43	1 22 09	22 43	1 23 09	23 43
22	Sneek	V		20 45		21 45		22 45		
38	Workum			20 57		21 57		22 57		
42	Hindeloopen			21 01		22 01		23 01		
47	Koudum-Molkwerum			21 07		22 07		23 07		
51	Staveren	A		21 12		22 12		23 12		

1 op zon- en feestdagen, echter niet op 10 juni, 25 dec. en 14 april

2 zaterdags

< slot <

94 b

km	treinnummer		6922	8924	6926	8928	8930	8932	6934	8936	6938
0	Staveren	V		⊙ 6 15		⚒ 7 04	⊙ 7 41	8 16		9 16	
4	Koudum-Molkwerum			(6 20		(7 09	(7 46	8 21		9 21	
9	Hindeloopen			(6 25		(7 14	(7 51	8 26		9 26	
13	Workum			(6 31		(7 22	(7 56	8 31		9 31	
29	Sneek	A		⊙ 6 43		(7 34	⊙ 8 08	8 43		9 43	
29	Sneek	V	⊙ 6 20	⚒ 6 45	⊙ 7 17	(7 44	⚒ 8 20	8 46	⚒ 9 20	9 45	⚒ 10 20
29	Sneek Noord		(6 23	(6 48	(7 20	(7 48	(8 23	8 49	(9 23	9 48	(10 23
41	Mantgum		(6 32	(6 58	(7 32	(7 57	(8 32	8 58	(9 32	9 58	(10 32
51	Leeuwarden	A	⊙ 6 41	⚒ 7 07	⊙ 7 41	⚒ 8 06	⚒ 8 41	9 07	⚒ 9 42	10 07	⚒ 10 41

94 b > vervolg >

km	treinnummer		8940	6942	8944	6946	8948	6950	8952	6954	8956
0	Staveren	V	10 16		11 16		12 16		13 16		14 16
4	Koudum-Molkwerum		10 21		11 21		12 21		13 21		14 21
9	Hindeloopen		10 26		11 26		12 26		13 26		14 26
13	Workum		10 31		11 31		12 31		13 31		14 31
29	Sneek	A	10 43		11 43		12 43		13 43		14 43
29	Sneek	V	10 45	4 11 20	11 46	⚒ 12 20	12 46	⚒ 13 20	13 46	⚒ 14 20	14 46
29	Sneek Noord		10 48	(11 23	11 49	(12 23	12 49	(13 23	13 49	(14 23	14 49
41	Mantgum		10 58	(11 32	11 58	(12 32	12 58	(13 32	13 58	(14 32	14 58
51	Leeuwarden	A	11 07	4 11 41	12 07	⚒ 12 41	13 07	⚒ 13 41	14 07	⚒ 14 41	15 07

94 b > vervolg >

km	treinnummer		6958	8960	6962	8964	6966	8968	6970	8972	6974
0	Staveren	V		15 16		16 16		17 16		18 16	
4	Koudum-Molkwerum			15 21		16 21		17 21		18 21	
9	Hindeloopen			15 26		16 26		17 26		18 26	
13	Workum			15 31		16 31		17 31		18 31	
29	Sneek	A		15 43		16 43		17 43		18 43	
29	Sneek	V	⚒ 15 20	15 46	⚒ 16 20	16 46	17 20	17 46	18 20	18 46	19 20
29	Sneek Noord		(15 23	15 49	(16 23	16 49	17 23	17 49	18 23	18 49	19 23
41	Mantgum		(15 32	15 58	(16 32	16 58	17 32	17 58	18 32	18 58	19 32
51	Leeuwarden	A	⚒ 15 41	16 07	⚒ 16 41	17 07	17 41	18 07	18 41	19 07	19 41

94 b > vervolg >

km	treinnummer		8976	6978	8980	6982	8984	6986	8988	6990	8992
0	Staveren	V	19 16		20 16		21 16		22 16		23 16
4	Koudum-Molkwerum		19 21		20 21		21 21		22 21		23 21
9	Hindeloopen		19 26		20 26		21 26		22 26		23 26
13	Workum		19 31		20 31		21 31		22 31		23 31
29	Sneek	A	19 43		20 43		21 43		22 43		23 43
29	Sneek	V	19 46	20 20	20 46	3 21 20	21 46	3 22 20	22 46	3 23 20	23 46
29	Sneek Noord		19 49	20 23	20 49	(21 23	21 49	(22 23	22 49	(23 23	23 49
41	Mantgum		19 58	20 32	20 58	(21 32	21 58	(22 32	22 58	(23 32	23 58
51	Leeuwarden	A	20 07	20 42	21 07	3 21 41	22 07	3 22 41	23 07	3 23 42	0 07

3 op zon- en feestdagen, echter niet op 10 juni, 25 dec. en 14 april

4 zaterdags

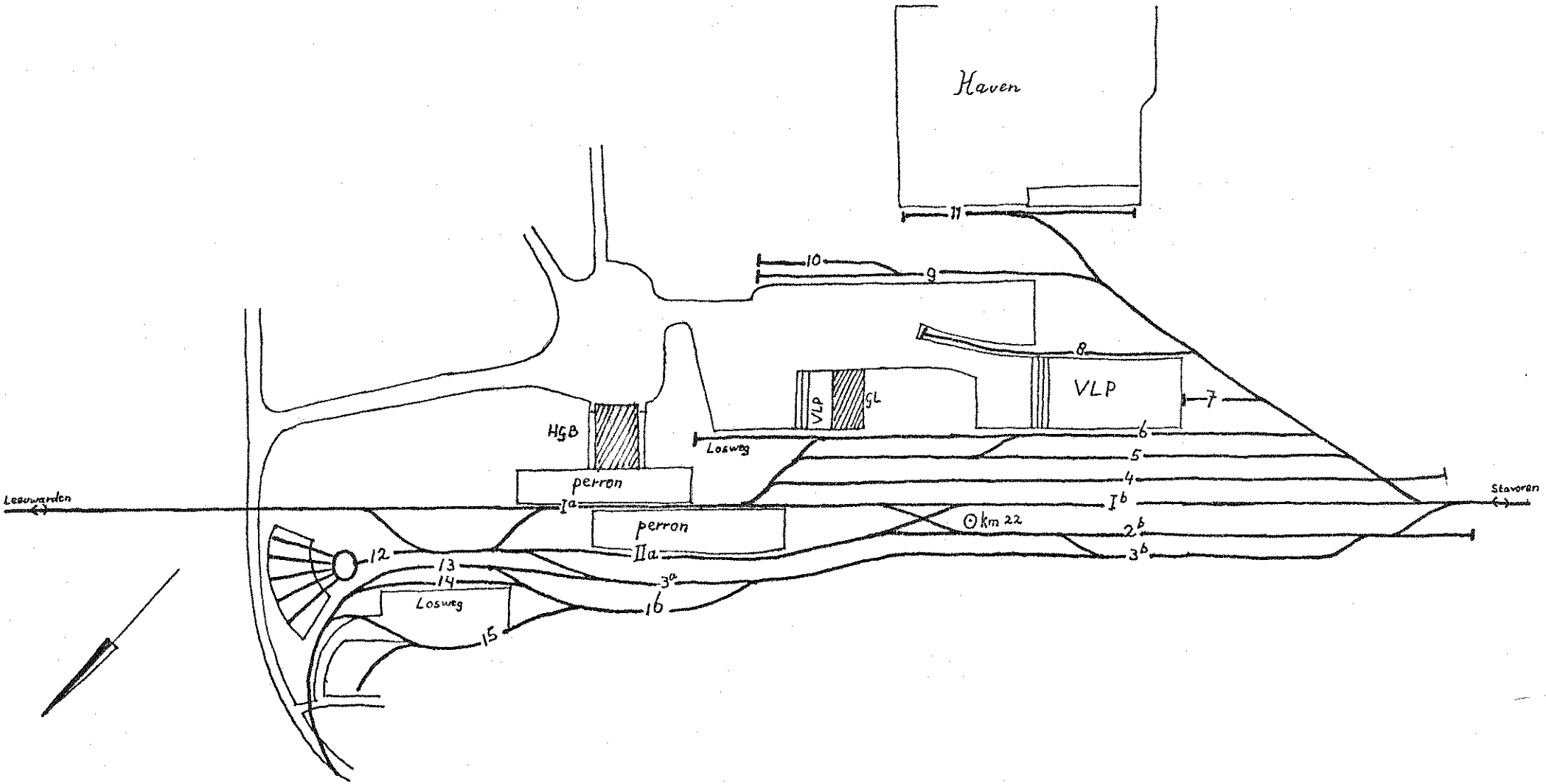
< slot <

Shorbekje 1973-1974

kaartje bij brief uit 1874

33

SNEEK [21.; 9]

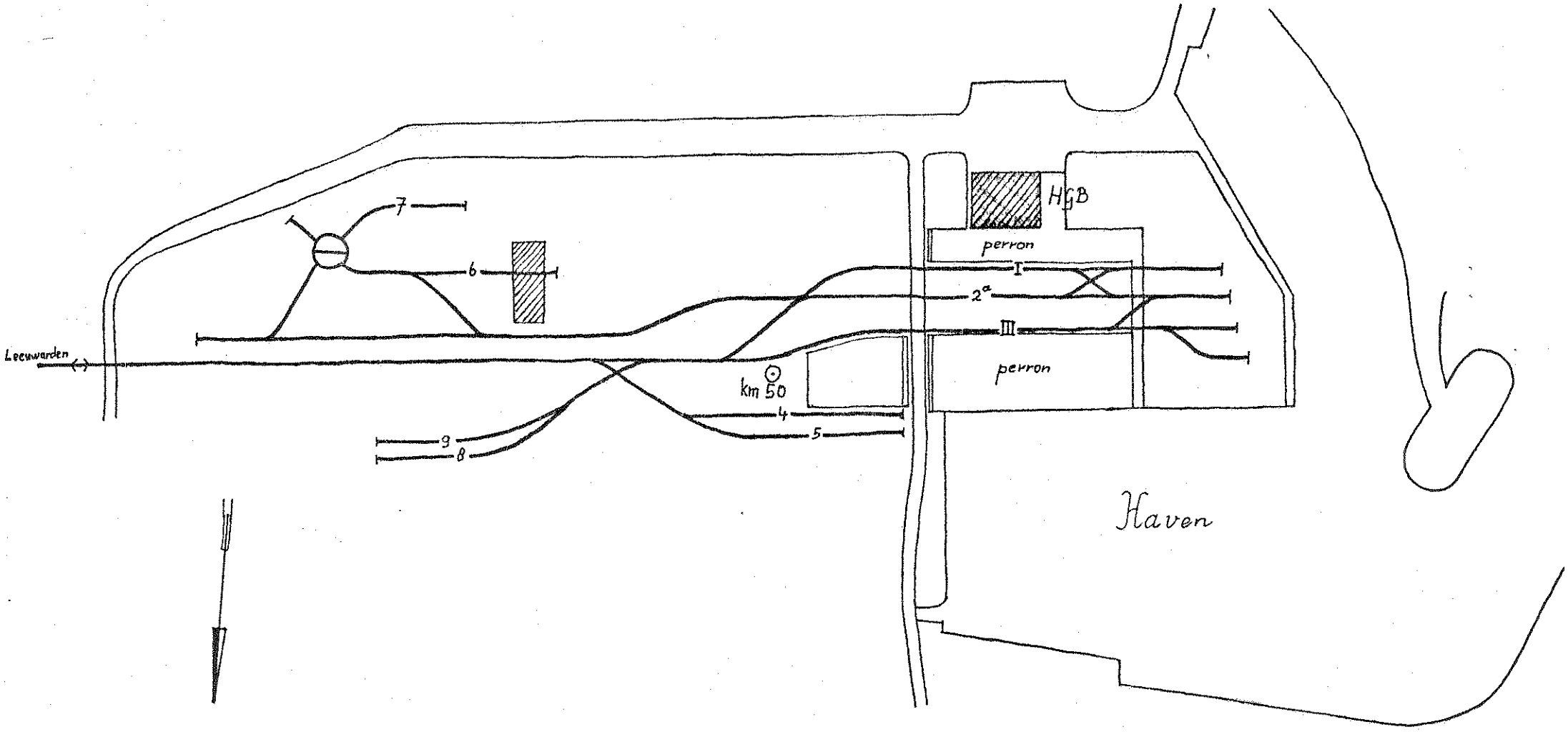


HGB - Hoofdgebouw
GL - Goederenloods
VLP - Verhoogde Losplaats

Vrij naar tekening NS 1937

34

STAVOREN [50.224.



HGB - Hoofdgebouw

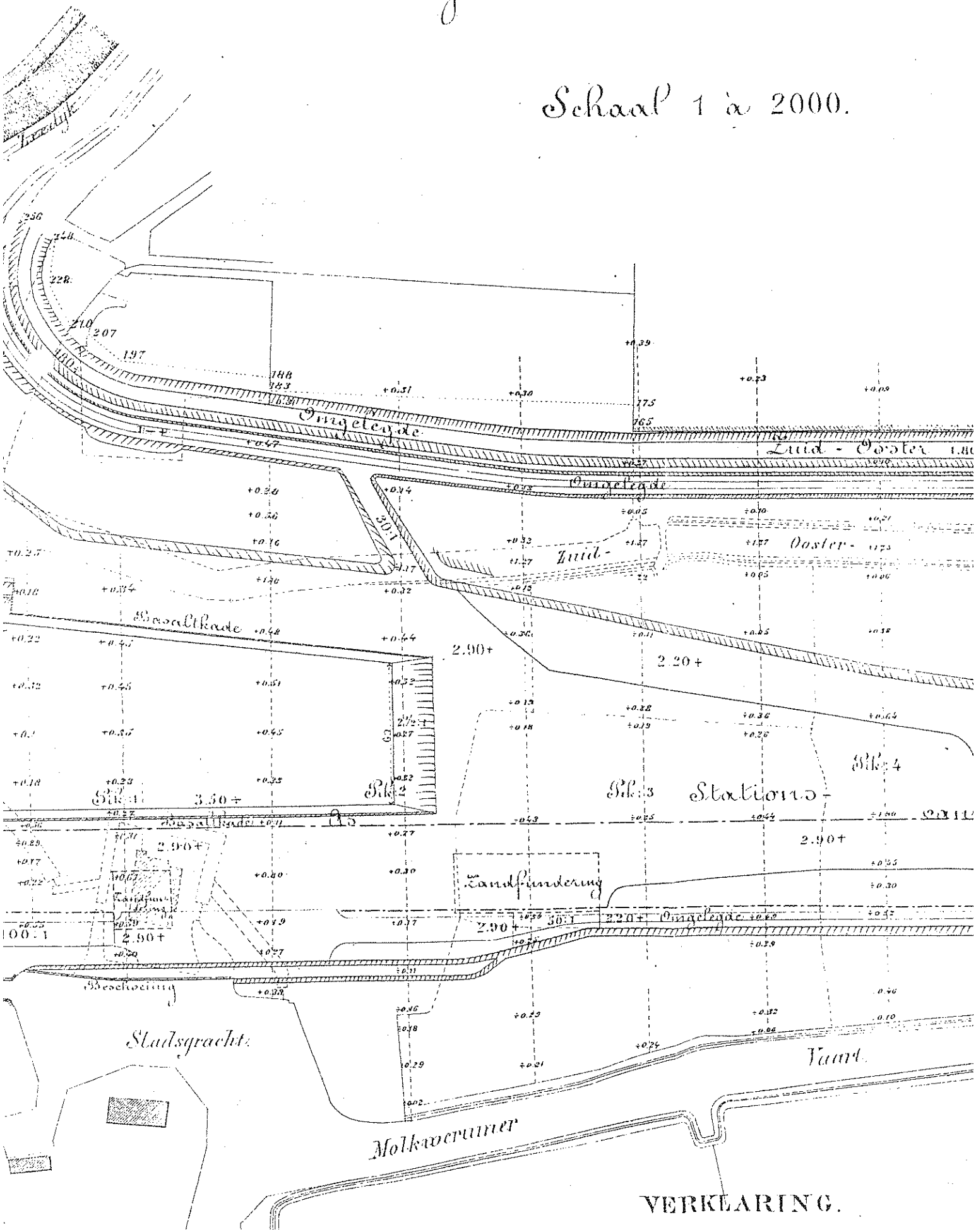
Vrij naar tekening NS 1937 PB

35

LIJN SIAVOREN - LEEUWARDEN.

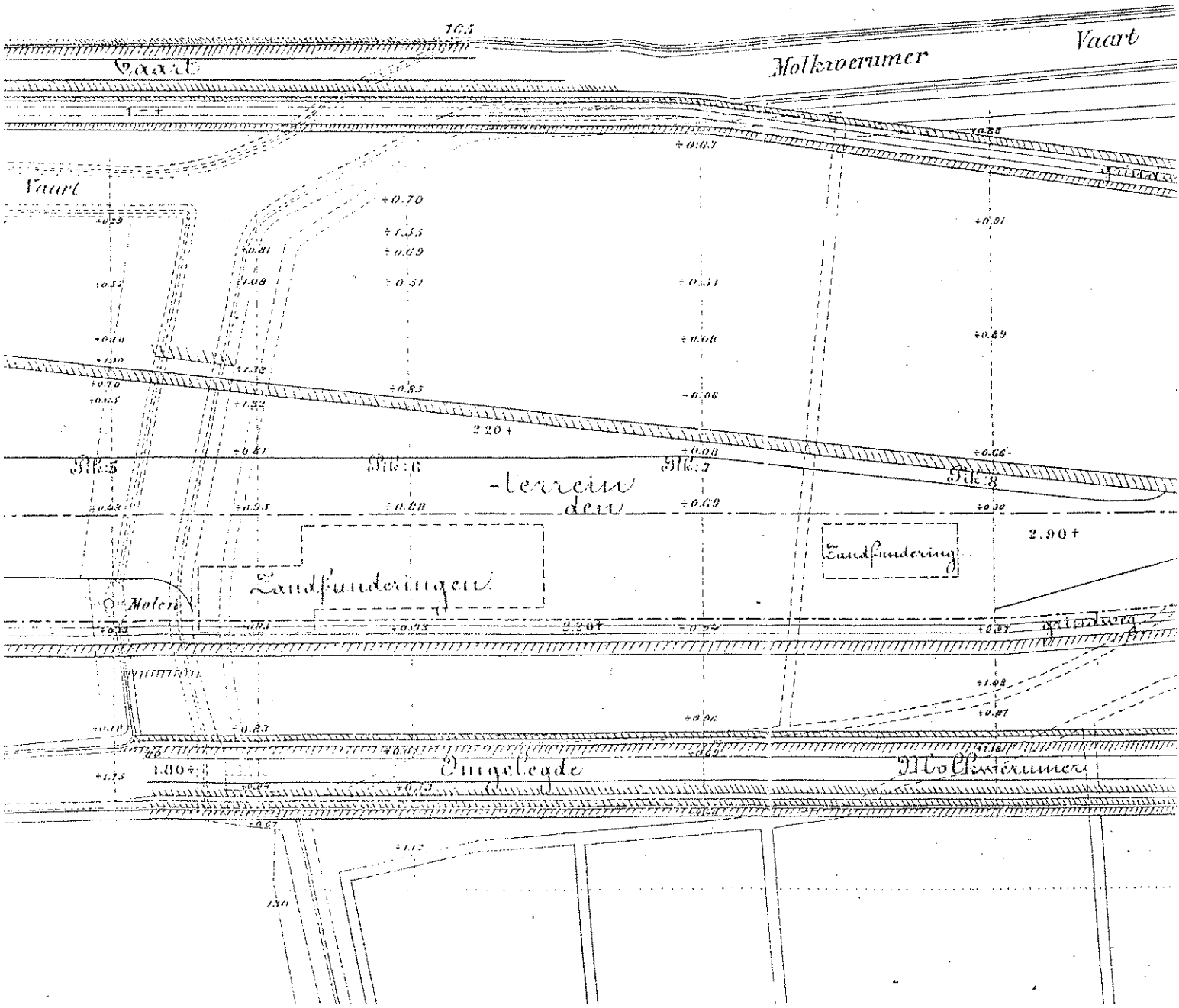
Haventuitbreiding met stationsterrein te St

Schaal 1 à 2000.



VERKLARING.

reen.


Vaart
Molkwerumer
Vaart
Vaart
Sik: 5
Sik: 6
Sik: 7
Sik: 8
-terrein
der
Zandfundering
Zandfundering
Molen
Ongelegde
Molkwerumer
2.20+
2.90+
1.80+

Tussen Flie en Lauwers

Wat gebeurt er met de lijn Leeuwarden-Sneek-Staveren

Door het gebruik van modern materieel zal men trachten het verlies aanvaardbaar te maken

Enkele weken geleden werd Zuidwest-Friesland opgeschrikt door de alarmerende tijding, dat de spoorlijn Leeuwarden—Sneek—Staveren zou worden opgeheven. Naderhand is echter gebleken, dat ook deze soep niet zo heet behoeft te worden gegeten, als ze is opgediend. Mededelingen, gedaan door de minister van Verkeer en Waterstaat in de memorie van antwoord op de rijksbegroting 1953, wijzen uit, dat er voorlopig alleen sprake is van een diepgaand onderzoek. Pas wanneer de resultaten hiervan bepaald ongunstig zijn, zal, na overleg met de Gedeputeerde Staten van Friesland, de staking der diensten in overweging worden genomen. De mening, dat de lijn definitief ten dode zou zijn opgeschreven, is dus bepaald onjuist.

Het volgende gedeelte uit het antwoord van de minister werpt reeds direct een geheel ander licht op deze zaak.

„Tot versterking van de rentabiliteit der Nederlandse Spoorwegen, kan bijdragen de staking van de reizigers- en goederendienst op lijnen, welke aanzienlijke verliezen opleveren en overbodig zijn, aangezien hun functie practisch reeds is overgenomen door het wegverkeer.

Thans wordt door de directie een onderzoek ingesteld, in hoeverre deze beide criteria bij de reizigersdienst op de volgende lijnen, bij de tegenwoordige exploitatievorm, aanwezig zijn: Groningen—Roodeschool, Groningen—Delfzijl, Zuidbroek—Stadskanaal, **Leeuwarden—Staveren** en Zutfen—Winterswijk".

Vereenvoudigde exploitatie

„Daarnaast is bij de Ned. Spoorwegen in studie de vraag hoe een **vereenvoudiging** van de wijze van exploitatie van lijnen met gering vervoer zou kunnen worden bereikt.

Deze vereenvoudigde exploitatie zou dan bij gunstig resultaat van het onderzoek, toepassing dienen te vinden op lijnen, welke wel onrendabel, doch niet overbodig zijn en derhalve niet voor sluiting in aanmerking komen, alsmede op enkele van de **bovengenoemde lijnen**, welke zowel onrendabel als overbodig zijn, doch waarvan het verlies door moderne en vereenvoudigde bediening tot acceptabele afmetingen teruggebracht zou kunnen worden".

Verder deelde de minister mede, dat de directie van de Nederlandse Spoorwegen een verzoek heeft ingediend tot sluiting van het reizigers- en goederenverkeer op de baanvakken Alkmaar—Bergen aan Zee en Scheveningen—Loolaan.

Hieruit blijkt dus, dat door de directie van de Nederlandse Spoorwegen een onderzoek wordt ingesteld in hoeverre de reizigersdienst op het traject Leeuwarden—Staveren onrendabel of overbodig kan worden geacht en of, door vereenvoudigde exploitatie en door het gebruik nemen van modern materieel, het verlies niet tot een aanvaardbaar bedrag zou kunnen worden teruggebracht. Dit in tegenstelling met de lijnen Alkmaar—Bergen aan Zee en Scheveningen—Loolaan, waarover al een beslissing is genomen.

Niet eenvoudig

Een belangrijk feit is echter, dat elk geval op zich zelf zal worden bekeken. Eerst nadat de streek, door bemiddeling van de Gedeputeerde Staten der provincie, haar wensen en bezwaren naar voren heeft kunnen brengen, zal nader overleg worden gepleegd.

Eenvoudig is het vraagstuk der onrendabiliteit in geen geval. Het gaat niet alleen om het zuivere rekenkundige verlies van de tegenwoordige exploitatie, maar een lijn wordt slechts dan onrendabel, als (rekening houdend met de terugslag, die de sluiting zou geven op andere lijnen) berekeningen uitwijzen, dat ook bij eenvoudige, gemoderniseerde bediening, de exploitatie niet sluitend kan zijn. Tevens kunnen de algemene economische gevolgen, die een eventuele staking der diensten meebrengt, niet worden verwaarloosd.

Veel activiteit

De belanghebbende gemeentebesturen hebben, als reactie op de onrustbarende berichten, een grote activiteit ontplooid. Er zijn besprekingen gevoerd met een lid van de Gedeputeerde Staten van Friesland, met de president der Nederlandse Spoorwegen en met de commissie vervoers- en verkeersproblemen. Van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, waaraan opdracht is gegeven een rapport over deze kwestie samen te stellen, waarin de juridische, technische en economische aspecten zullen worden belicht. Ook het E.T.I.F. heeft reeds rapport uitgebracht.

Uit de hele gang van zaken blijkt, dat van een definitieve sluiting van de lijn Leeuwarden—Staveren beslist geen sprake is. Bovendien zal, wanneer de resultaten van het onderzoek bekend zijn, een besluit tot opheffing niet op lichtvaardige gronden worden genomen, zodat de provinciale en gemeentelijke besturen nog volop de gelegenheid krijgen de reeds vroeger aan deze lijn geboden kans, te benutten.

Passagiers wachten op het Sneker perron op de trein naar Leeuwarden.

Raad Harlingen

Franekeradeel is ten onrechte boos

Nieuwe gymnastiekschool

[illegible] vergadering van Harlingen [illegible] burgemeester Santa op de publieke [illegible] betrekking tot de op handen [illegible]

(37)

Raad Bolsward

Bolsward krijgt een R. Katholieke H.B.S.

Burgemeester J. G. S. Bruinsma van Bolsward heeft gisteravond in zijn Oudejaarsrede aan de raad meegedeeld, dat voor de bouw van een Rooms-Katholieke H.B.S. door B. en W. bouwgrond in het uitbreidingsplan Noord is verkocht aan de Prof. dr. Titus Brandsmastichting.

Een vrij langdurig debat ontspon zich over het voorstel van B. en W. tot de verkoop van grond, bestemd als speelterrein voor de nieuwe H.B.S. De heer P. Ensingh wilde deze grond bestemmen voor sportvelden voor de plaatselijke clubs. B. en W. deelden echter mede, dat voor deze clubs inmiddels een andere oplossing is gevonden.

De raad heeft besloten de Friese schilder P. van der Hem in Den Haag op te dragen het portret te vervaardigen van H.M. de Koningin. Dit portret zal een plaats krijgen in de raadzaal. Van der Hem kwam bij het opinieonderzoek over de vraag wie het mooiste doek had ingezonden op de dit jaar te Bolsward gehouden tentoonstelling van Friese kunst, als de meest gewaardeerde schilder uit de bus.

Als tuinman werd benoemd G. M. Vromans te Zoeterwoude. Als bestuurslid voor de gemeentelijke instelling voor sociale zorg werd herbenoemd de heer J. Groenewold.

Het referendum heeft Bolsward f 1400 gekost. De tentoonstelling voor Friese kunst bleef nog ruim tweehonderd gulden beneden de raming van het nadelig saldo.

* * *

De naaivereniging „Foar de bern" te **Haulerwijk-Boven** heeft haar jaarlijkse uitdeling gehouden. Er konden zestig kledingstukken worden uitgereikt.

Een schooljubilee[illegible]

Chr. Nat. school bestaa[illegible]

Met een herdenkingsbijeenkomst in de Gereformeerde Kerk, waar ds. H. G. Groenewoud een rede zal uitspreken, wordt vandaag te Surhuisterveen het vijftigjarig bestaan van de Christelijk-Nationale School herdacht. Op 6 en 7 Januari volgt dan nog een gezellige avond, waar verschillende taferelen — betrekking hebbende op de geschiedenis der school — zullen worden opgevoerd.

De jubilerende school, staande aan de Groningerstraatweg, werd in 1902 geopend met drie lokalen. Thans telt zij er zes, terwijl de raad zojuist een aanvrage inwilligde voor de bouw van een

Hearing in Workum werd toch waardige demonstratie

Zuidwesthoek is eensgezind voor behoud spoorlijn

Complex van belangen maakt opheffing onaanvaardbaar

Gebleken is dat er een complex van belangen is, zo vatte gedeputeerde mr. Van Krevelen maandagmiddag de discussie rond de spoorlijn Sneek-Staveren samen. Een tiental sprekers had deze middag in „De Klameare" in Workum argumenten aangedragen voor het behoud van deze spoorlijn en tegen de voorgenomen opheffing door staatssecretaris M. J. Keyzer. Gedeputeerde Staten zullen nu met wat ze hier aan informatie hebben opgedaan op 5 januari in Den Haag hun oordeel kunnen doen. Dat ze de staatssecretaris kunnen overtuigen dat opheffing van deze spoorlijn onaanvaardbaar is, was ieders wens.

Vanuit Sneek vertrokken maandagmiddag met de extra trein, die de N.S. voor deze gelegenheid naar Workum leten rijden, tal van mensen die gewoonlijk de auto nemen. Onder hen waren enkelen die op de hearing het woord zouden voeren, zoals burgemeester Rasterhoff en raadslid Gerrits, voorts twee Sneker wethouders, enkele raadsleden, het voltallige college van B. en W. van Wymbritseradeel en een aantal belangstellenden. Op het perron te Sneek stonden enkele jongelui met spandoeken kleumerig te demonstreren. Eenmaal in de trein was het een drukte van belang. Tientallen jongelui hadden honderden papiertjes (stickers) met de tekst „Sünder trein lam slein", blijetten met dezelfde tekst en grote borden, o.a. met „Wat het kruis is voor de broek is de trein voor de Zuidwesthoek". Het leek een feestelijk reisje.

In Workum had men het helemaal versierd. „Greate Pier" himself wachtte te paard op de komst van de trein met genodigden, onder wie de gedeputeerden Van Krevelen en Gerbrandy alsmede de Tweede-Kamerleden Walter en Wiendelt.

der trein lam slein". De bevolking vormde twee rijen aan weerskanten van de straat, de klok in de kerktoren beierde, spreekkoren riepen onvriendelijke dingen aan het adres van de (helaas niet aanwezige) staatssecretaris.

In „De Klameare" was het al gauw een drukte van belang. De kreet „Keyzer hahaha" werd meermalen gehoord. De beide gedeputeerden, vergezeld van ambtenaren van prov. waterstaat, namen achter een lange tafel plaats. De heer Van Krevelen was er eerst wat mee aan, toen Greate Pier zijn opwachting maakte en de jeugd de hele bijeenkomst dreigde te gaan beheersen. Zijn verzoek om wat ruimte te maken werd beantwoord met de kreet: „'t Is een hearing". Maar toen kwam de voorzitter van het actiecomité, de heer Werumeus Buning uit Workum naar voren en tot verbazing van de genodigden lukte het hem de jeugd de deur uit te praten.

De voorgenomen opheffing kwam ook voor GS als een donderslag bij heldere hemel, vertelde de heer Van Krevelen. Hij maakte bezwaar

ter van de gemeenschappelijke regeling „Zuidwest Friesland" (waarin tien gemeenten in de Zuidwesthoek deelnemen).

Wat is de reden dat deze eventuele opheffing zo uit de lucht is komen vallen? De Spoorwegen, die de vorm hebben van een n.v., leveren verlies op. Dit wordt bedrijfseconomisch beoordeeld. Dan gaat men besluiten onrendabele lijnen op te heffen. Deze gedachtengang is logisch voor een n.v. Uit de cijfers blijkt ook dat men dit alles commercieel heeft beoordeeld. Vanuit het standpunt van de N.S. zelfs begrijpelijk. Maar onbegrijpelijk is dat dit advies door de staatssecretaris wordt overgenomen.

Want voor een goede mobiliteit van de bevolking is het openbaar vervoer onmisbaar. Dat is een collectieve behoefte. Hier dienen geen bedrijfseconomische overwegingen de doorslag te geven. Stel je voor dat de gemeenten bepaalde aansluitingen op gas of water ook zouden afsluiten omdat ze onrendabel zijn. Maar, zal men zeggen, dat zijn eerste levensbehoeften. Toch geldt dat ook hier. Als je denkt aan 't onderwijs, aan ziekenhuisbezoek enz.

Vanuit deze gedachtengang hebben ook de grote gemeenten in het westen miljoenen geïnvesteerd in het openbaar vervoer. Daarom is het uitgangspunt van de N.S. principieel onjuist. Bovendien is het alternatief zeer vaag. Want nieuwe wegen kosten ook een heel hoop geld. Voor 1100 mensen zou het traject Workum-Sneek 30 minuten langer reisduur vergen bij gebruik van de bus. Afgezien van de vervoersprijs is dat al een grote last.

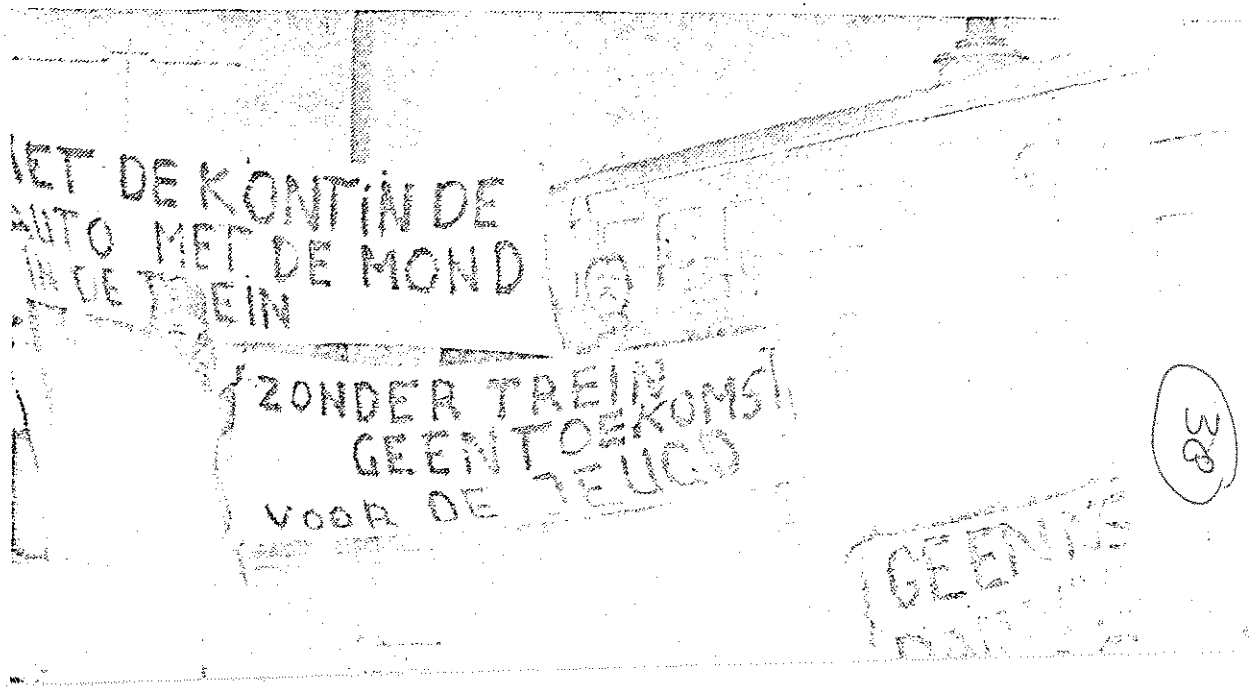
Het is ook de vraag hoe men het tekort van f 750.000 heeft berekend.

Welke algemene [illegible] Die zullen door opheff[illegible] verminderen. In de ra[illegible] men overal onrenda[illegible] vormen vaak een onde[illegible] totale net, een schake[illegible] kan missen en daarom wo[illegible] opgeheven.

Is in verhouding tot [illegible] tekort van dien aard da[illegible] tant" is? Het is nog geen [illegible] totaal. Ook het verschil in [illegible] graad is niet groot. La[illegible] 44%, hier 38%.

't Is onrechtvaardig de[illegible] heffen, aldus de heer R[illegible] ook onverantwoord omdat [illegible] wegenstelsel is waardoor [illegible] verbinding gewaarborgd [illegible] maatregel niet past in het [illegible] steun en subsidiëring [illegible] voor dit gebied met zi[illegible] achterstand. Het zou [illegible] paard achter de wagen [illegible]

Tenslotte wees de [illegible] de verbondenheid van de [illegible] de stad Sneek. Hij schatte [illegible] van het vervoer naar S[illegible] „arbeid" valt, 30% voor de [illegible] derwijs en de overblijvende [illegible] overig vervoer. Velen reizen [illegible]



De geëouwde woningen worden door de woningbouwcorporatie ter plaatse in beheer overgenomen. De overdracht van de woningen geschiedt tegen de

w. voor aan de stichting voor het jaar 1970 het subsidie van 5 cent per inwoner te verhogen met 4 cent en te brengen op 9 cent per inwoner.

meter vloer. Met deze grotere oppervakte wordt rekening gehouden, alsmede met de hogere kosten voor architectenhonorarium, vergeleken met de openbare school.

GS stelden memorandum op voor staatssecretaris en Kamer-commissie

39

Tal van argumenten voor behoud van spoorlijn Sneek-Staveren

„Deze spoorlijn, die te zien is als een zeer belangrijke factor voor een gunstige ontwikkeling van de Zuidwesthoek, dient dan ook behouden te blijven". Aldus de slotconclusie van een door Gedeputeerde Staten van Friesland opgesteld Memorandum inzake de eventuele opheffing van de spoorlijn Sneek-Staveren. Samen met een daarbij behorende nota van de provinciale waterstaat is dit stuk gezonden aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en aan de leden van de vaste commissie voor verkeer en waterstaat uit de Tweede Kamer.

In het memorandum worden allereerst de bezwaren tegen de procedure opgesomd. De mogelijkheden van alternatief vervoer worden uitvoerig onder de loop genomen, de invloed van het vervallen van de treindienst op de pendel, op het onderwijs, de culturele bet nis van Sneek, de recreatie en het toerisme, de gezondheidszorg. Allerlei zaken die in deze krant al eerder zijn belicht, nl. na de in Workum gehouden hearing.

De trein wordt een „levensader" voor de streek genoemd. „Juist voor dit gebied met zijn lage inkomensgemiddelde is alleen al de gedachte aan opheffing van de reizigersdienst, sociaal gezien, volkomen onaanvaardbaar", zo wordt opgemerkt. Opheffing is in strijd met de maatregelen ter verbetering van de infrastructuur in het stimuleringsgebied. „En bedrijfseconomisch gezien onrendabele exploitatie mag niet doorslaggeven zijn bij de vraag of een lijn al dan niet moet worden opgeheven; de maatschappelijke functie die een lijn vervult moet het uitgangspunt vormen".

VERLIES EN ... VERLIES

De bijbehorende nota geeft een heleboel cijfers. Men komt tot de slotsom: „Het gaat dus feitelijk slechts om n vermindering van het exploitatieverlies op het openbaar vervoer met f 250.000,—, waartegenover de gemeenschap genoegen zou moeten nemen met een economisch verlies in de orde van grootte van f 1.425.000,—, benevens een aantal bezwaren in het maatschapplijke en sociale vlak".

Door de staatssecretaris is eerder 'n jaarlijks nadelig expoitatiesaldo genoemd van ca. f 950.000,—, waarvan ca. f 750.000,— aan het personenvervoer kan worden toegeschreven. Hoe dit tekort is berekend is niet bekend.

Hier worden een aantal suggesties gedaan voor maatregelen die de exploitatie gunstig zouden kunnen beinvloeden, te weten:

- opheffen van alleen het goederenvervoer op deze lijn (wellicht in samenhang met opheffing van onrendabele goederenhaltes op de gehele lijn Leeuwarden-Staveren);
- vereenvoudiging van de dienstuitvoering, door het laten rijden van slechts één treinstel op de baan Sneek-Staveren en door de stations te vervangen door onbemande haltes;
- toevoegen van haltes als IJlst en [illegible]

bijdraagt, dat is f 220.000. Reëel is dan dat niet moet worden uitgegaan van f 750.000, maar van f 530.000 per jaar als nadelig exploitatiesaldo.

Er zijn in eerste instantie twee alternatieve ver indingen als de spoorlijn al zou wor en opgeheven: I. voltooien van de reeds geprojecteerde wegverbinding (met name de tertiaire weg Sneek-Koudum en de quartaire weg Workum-Brandeburen), aangevuld met een quartaire weg Staveren-Koudum; II. het aanleggen van een wegverbinding zoveel mogelijk op de spoorbaan, in welk geval de weg Koudum-Sneek als doorgaande verbinding eventueel achterwege zou moeten blijven. In beide gevallen zou dat als een lastenverzwaring van ca. f 10 miljoen met zich meebrengen. Reeds alleen de rentelast van deze extra kosten zal ruim f 800.000 per jaar bedragen.

ECONOMISCH VERLIES

Ook is nagegaan wat het tijdverlies zou zijn voor de reizigers die dan gebruik zouden maken van een bus. Dat is gesteld op gemiddeld 20 minuten tot een half uur, vooropgesteld dat ter vervanging van de spoorweg adequate wegverbindingen zullen zijn aangelegd en dat tevens busdiensten met een zelfde frequentie als het spoor zullen worden onderhouden. Dit tijdverlies kost de gemeenschap geld.

Hoewel een berekening niet exact kan worden gegeven, kan toch binnen een minimum en maximum worden aangegeven hoeveel dit is. Zo komt men tot een gemiddelde van f 560.000 per jaar. Voor hogere tarieven wordt daar nog eens f 100.000 bij opgeteld en voor het exploitatieverlies dat de vervangende busdienst vermoedelijk zal opleveren f 250.000. Het totaal bedraagt dan f 910.000. De lasten voor de gemeenschap zouden al met al wel f 1.460.000 (f 800.000 + f 660.000) kunnen bedragen.

Het tekort van de spoorlijn van f 750.000 zou teruggebracht kunnen worden tot f 500.000 bij vereenvoudigde exploitatie. Het tekort van een vervangende busdienst ter grootte van f 250.000 gaat daar dan af, zodat het voordeel tenslotte f 250.000 zou zijn. Daar staat een economisch verlies in de orde van grootte van f 1.425.000 tegenover.

Gaat u trouwen ?

zalencentrum
RESTAURANT S. v. d. WAL
Leeuwenburg 5-11 - Sneek
Telefoon 3863
Zalen van 60, 80, 100 en 250 pers.

Gesellige toanieljoun yn Drylts

Freedtojoun bea de Fryske foriening „Meinoar Ien" to Drylts de ynwenners fan it stedtsje (noch efkes en dan kinne wy mei rjucht skriuwe „stêd") lyk as wol faker al bard is in joun oan hweryn in toanielstik opfierd wurdt, mar dy't tagelyk ek de mooglikheit biedt om kontakten to lizzen en freonskip op to dwaen.

Dit is des to bilangryker omt der — gelokkich — al mar mear „import" yn komt. Ek dizze joun wiene der wer nije gesichten, minsken, dy't dêrmei út komme lieten dat se der by hearre wolle!

Om acht ûre plus it biwuste kertierke iepene de foarsitter, de hear Walinga út de W. M. Oppedijkstrjitte, mei in hertlik wolkom. Hie er neffens syn sizzen in eagenblikje tocht: „waar blijven mijn klanten?", it foel net tsjin, al drippende wei wie de bilangstelling foldwaende to neamen. In gastploech út Sleat soe it stik „De Rikeling" foar de fuotjochten bringe, sa fortelde hy, in stik dat trije bidriuwen telt en hweryn de spanning en de klucht beide net ûntbrieken. De muzyk dy't him al efkes hearre litten hie, siet yn goede hannen, de foarsitter wie foar himsels al by it bigjin fan de joun gerêst op hwat komme soe.

Nei it sjongen fan ús Fryske folksliet liet hy syn iepeningswurdtsje ôfslute en mei iens wie doe it wurd oan de Sleatumers. Boer Sybren Haagsma en syn frou en Hiltsje, harren dochter woene earlik net graech der ien út pikke wolle om der fan to sizzen: dy bleauw justsjes ûnder de mjitte en like min: dy roun der út, elk wist him (har) yn to libjen yn de persoan dy't er útbyldzje moast en dat wie yn dit stik net altyd like maklik. Wier, it is in joun wurden dêr 't spilers en ek de foriening eare foar ta komt!

De frij lange pauze forroun flot, de forlotting brocht op hwat it bistjûr derfan forwachte en it echtpear Oppedijk wist elk wer to forsjen fan in lekker bakje kofje of hwat der mar frege waerd. De foarsitter bitanke it selskip Sleat enthousiast en de oanwêzigen foar harren kommen en gesellich meiinoar ien wêzen. Fansels kaem der efkes dounsjen efteroan, in slot dat by sa'n joun past!

Schutjasclub „De Vriendschap"

Vorige week dinsdag hield de schutjasclub „De Vriendschap" haar vierde clubavond van dit seizoen. De opkomst was prima en er werden zeer spannende partijen gespeeld. De volgende spelers kwamen na de strijd als winnaars te voorschijn: hoofdprijs: Noordbruis en D. Dijkstra; hoofdpremie: M. Mulder en Hernaamt; afval-hoofdpr.: H. Veenema en Scheltinga; [illegible]