

De spoorlijn Leeuwarden- Groningen in het verleden

”Ze zullen de vooruitgang niet tegenhouden”

Door D.R. Wildeboer te Buitenpost,
secretaris van de Stichting Oud-Achtkarspelen

Onlangs is de 145 miljoen kostende baanverdubbeling tussen Veenwouden en Grijpskerk gereedgekomen. Vanaf 28 september 1998 gaan naast de gewone treinen tussen Leeuwarden en Groningen zes maal per dag sneltreinen rijden die dit traject in 39 minuten kunnen afleggen. Dit is een belangrijke gebeurtenis in de treinhistorie van Friesland en Groningen en vormt een aanleiding voor een terugblik in de geschiedenis.

| Van GRONINGEN naar HARLINGEN . | | | | | | |
|--|-------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------------------|---------------------------------------|--------------------------|
| STATIONS. | I Personen Trein. | II Personen Trein. | III † Gemengde Trein. | IV Gemengde Trein. | V † Goeder. Trein met Personen. | VI Personen Trein. |
| | voorm. | voorm. | nam. | nam. | nam. | nam. |
| Groningen . . . vertr. | 5.35 | 9.— | — | 1.45 | 4.40 | 7.10 |
| Zuidhorn . . . {aank. | 5.50 | 9.15 | — | 2.4 | 4.49 | 7.25 |
| Grijpskerk . . {vertr. | 6.1 | 9.36 | — | 3.20 | 5.12 | 7.37 |
| Buitenpost . . {aank. | 6.16 | 9.41 | — | 3.24 | 5.26 | 7.53 |
| Veenwouden . . {vertr. | 6.33 | 9.50 | — | 2.42 | 5.31 | 8.3 |
| Hardegarijp . . {aank. | 6.40 | 10.3 | — | 2.51 | 6.3 | 8.16 |
| Leeuwarden . . {vertr. | 6.55 | 10.8 | — | 3.9 | 6.22 | 8.25 |
| Deinum {aank. | 7.5 | 10.11 | — | 3.13 | 6.27 | 8.41 |
| Dronrijp . . . {vertr. | 7.13 | 10.36 | 2.3 | 3.21 | 6.36 | 8.48 |
| Franecker . . . {aank. | 7.22 | 10.34 | 2.9 | 3.43 | 6.41 | 8.64 |
| Harlingen . . . {vertr. | 7.33 | 10.41 | 2.9 | 3.54 | 7.— | 9.5 |
| | 7.33 | 10.51 | 3.3 | 4.2 | 7.20 | 9.14 |
| | 7.33 | 11.3 | 3.33 | 4.2 | 7.29 | 9.30 |
| | 7.33 | 11.3 | 3.33 | 4.6 | 7.45 | 9.3 |
| | 7.33 | 11.3 | 3.33 | 4.23 | 7.51 | 9.14 |
| | 7.33 | 11.3 | 3.33 | 4.36 | 8.3 | 9.14 |
| | 7.33 | 11.3 | 3.33 | 4.39 | 8.9 | 9.14 |
| | 7.45 | 11.15 | 2.48 | 4.55 | 8.95 | 9.30 |

Fragment van de dienstregeling ingaande 1 juni 1866.

In de eerste helft van de 19e eeuw gingen er voor het eerst treinen rijden in Europa. Nederland, destijds onder de regering van koning Willem I, was beslist geen koploper op dit gebied. In 1830 werd in Nederland een commissie ingesteld om de wenselijkheid van aanleg van spoorwegen te onderzoeken. Deze club van wijze mannen had er maar liefst zes jaar voor nodig om met een rapport te komen. Het plan voor de aanleg van een spoorweg tussen Amsterdam en Arnhem werd bij de Tweede Kamer in stemming gebracht en met een grote meerderheid van 46 tegen 2 stemmen verworpen. Men achtte de aanleg van een spoorweg door ons kleine landje niet noodzakelijk, gezien de uitstekende verbindingen die alom over water bestonden. Hierdoor kwam dus aan het licht hoezeer Nederland in die tijd was vastgeroest in het oude denken en niets moest hebben van nieuwigheden.

Terwijl het spoorwegnet in Engeland en België zich in een snel tempo uitbreidde, tufte hier één treintje tussen Haarlem en Amsterdam. Op 20 september 1839 vertrok voor het eerst deze trein tussen beide plaatsen. Vier dagen later werden de eerste reizigers op dit traject vervoerd met een gemiddelde snelheid van 38 kilometer per uur.

Openbaar vervoer vanuit Friesland

Bijna een kwart eeuw nadat de eerste trein in Nederland begon te rijden, kwam het er van dat in Friesland per spoor kon worden gereisd. Op 27 oktober 1863 vond de officiële opening plaats van de lijn Leeuwarden-Harlingen. De opzet was dat die eerste spoorweg van Friesland een schakel moest gaan vormen in een internationale route van Oost-Europa, via Noord-Duitsland en Noord-Nederland, naar Engeland.

Veel inwoners van Friesland hadden echter veel meer belang bij een spoorweg naar het westen van het land via Heerenveen en Zwolle en wel in verband met het volgende.

Een reis bijvoorbeeld van Leeuwarden naar Amsterdam was lang en beslist geen pretje. Tot Harlingen kon men met de diligence die over deze afstand van ongeveer 24 kilometer ruim 3 uren werk had. Daarna in de Harlingerhaven op de boot over het IJsselmeer, toen nog Zuiderzee geheten, naar Amsterdam. Bij een gunstige wind kon men daar 6 uren later aankomen. Wanneer de overdekte ruimte op de boot vol was, moest de rest van de passagiers maar ergens anders wat beschutting zoeken. Bij regen konden de reizigers gebruik maken van dekzeilen om het droog te houden. Wanneer het stormde kon het geducht spoken op die oude

Zuiderzee. De golven konden hoger worden dan op het huidige IJsselmeer. Uiteraard kon men ook over land een reis naar het westen of zuiden van Nederland maken. Maar ook dat was een hele onderneming. Alleen de reis naar Zwolle met een diligence van Van Gend en Loos nam al 10 uren in beslag. Het hoeft geen betoog dat men in Friesland al jaren reikhalzend zat uit te kijken naar een treinverbinding in zuidelijke richting. Uiteindelijk was het zover in 1868. Op 1 september van dat jaar werd het traject Leeuwarden-Heerenveen in gebruik genomen. Het gedeelte Heerenveen-Zwolle was al eerder gereedgekomen. Met de aanleg van het traject Leeuwarden-Sneek in 1883 en die van Sneek naar Stavoren in 1885 was het Friese spoorwegnet in 1885 voltooid. In latere jaren zouden er nog een aantal lokale lijnen bijkomen, o.a. het Dokkumer Lokaaltsje in 1901. Door de concurrentie van autobussen hebben ze niet een lang bestaan gehad.

Het traject Leeuwarden-Groningen v.v.

Het was in 1861 dat er een begin werd gemaakt met de voorbereidingen. In de bij de opening gepubliceerde dienstregeling kunnen we lezen waar destijds de treinen stopten. Eerst in 1902 kon men in Zwaagwesteinde in- en uitstappen. Verder waren er haltes in Tietjerk en Visvliet, maar die zijn inmiddels opgeheven.

Er zijn rond 1860 serieuze plannen geweest om de lijn vanaf Leeuwarden via Tietjerk, Bergum, Eestrum, Surhuzum, Grootegast in de richting van Groningen te laten aanleggen. Vanwege het feit dat de bodem hier minder stevig was en de realisering van de aardenbaan hierdoor veel duurder zou worden, koos men voor het huidige traject. Ook vond de Commissie van het Staatsspoor dat nu de aanleg plaatsvond in de 'meest welvarende en volrijkste gedeelten van Friesland en Groningen'.

In 1863 vond de aanbesteding van het geweldige karwei plaats. Men moet hierbij bedenken dat dit voor een groot deel met mankracht moest worden geklaard, omdat er nog maar weinig machines waren. Er waren dan ook veel arbeiders nodig. Toen drie jaar later het werk gereed was kon met voldoening worden teruggekeken op de realisering van een enorme klus. Naast de aanleg van de aardenbaan met de rails en de bouw van de stations, bestonden de kunstwerken uit o.a. 30 vaste bruggen

met ijzeren bovenbouw, 9 draaibruggen en 96 duikers onder de spoorbaan door.

Voor de aanleg van het traject was uiteraard veel grond nodig. De landeigenaren werden benaderd om het nodige land te verkopen, maar de geboden prijzen waren blijkbaar niet aantrekkelijk. Maar liefst 70 personen, waarvan ruim 40 eigenaar waren van het nodige land dat lag in de gemeente Achtkarspelen, waren niet bereid om op het aanbod van de Commissie van het Staatsspoor in te gaan. Deze commissie schreef hierover in haar rapport: 'Ze zullen de vooruitgang niet tegenhouden. Alle dagvaardingen zijn geschied, zodat een spoedige beslissing der betrokken rechtbanken kan worden tegemoet gezien': Men was dus beslist optimistisch over de afloop van de onteigeningsprocedures.

De opening

In de Leeuwarder Courant d.d. 30 mei 1866 waren diverse advertenties geplaatst die met de grote gebeurtenis hadden te maken. Bovenaan de advertentiepagina had het Staatsspoor de nieuwe dienstregeling met een tekening van de trein laten plaatsen. Dagelijks reden er 5 treinen heen en weer; op vrijdag was er een extra verbinding. Van Leeuwarden naar Groningen was men 1 uur en 20 minuten onderweg. De overige advertenties hadden onder meer betrekking op de opening van een dagelijkse dienst per diligence Buitenpost-Dokkum v.v. en er ging ook een 'welingerigten Omnibus' rijden tussen Veerwouden en Dokkum. Deze nieuwe verbindingen waren 'in correspondentie met den Staatsspoor Leeuwarden-Groningen'. Het stationskoffiehuis te Veerwouden hield zich aanbevolen voor de klandizie van de treinreizigers en bij een boekhandel in Groningen kon zelfs een boekje voor 15 cent worden gekocht met 'dichtregels den Friezen en Groningers toegewijd bij gelegenheid van de plechtige opening der Spoorbaan tusschen Leeuwarden en Groningen'.

Op 30 mei 1866 was het dan zover dat de feestelijke opening kon worden gehouden. Wat er allemaal gebeurde kan nu nog worden nagelezen in de Leeuwarder Courant uit die tijd. Overal waren er vlaggen uitgestoken op die dag en verschillende winkels in Leeuwarden hadden hun etalages voor die gelegenheid er speciaal voor ingericht. Om 11.30 uur werd de nadering van de feesttrein door het luiden van klokken aangekondigd. De trein werd te Leeuwarden aan het keurig versierde station opgewacht door de leden van de gemeenteraad, verschillende autoriteiten en veel belangstellenden. Bij de aankomst speelde het stedelijk muziekkorps het volkslied. Na bijeenkomsten in de wachtkamers op het station en op het stadhuis met o.a. toespraken van de burgemeesters, vertrok de trein om 15.30 uur weer naar Groningen met de genodigden. De volgende dag kwam de trein met deze pommeranten weer terug uit Groningen en werden de feestelijkheden in de Leeuwarder Prinsentuin met een 'Matinee Musicale' voort-

gezet. "Men was hier hoogst genoeglijk bijeen en na wederkeerige hartelijke ontboezemingen verlieten de Groninger feestgenooten vervolgens de stad, onder den aangenaamsten indruk over de gulle ontvangst hier ter stede". Volgens de journalist van de Leeuwarder Courant kon het dus tussen de Friezen en Groningers niet meer stuk bij deze gelegenheid.

Station Buitenpost

In 1866 werd Buitenpost door zijn centrale ligging tussen Leeuwarden en Groningen gekozen als kruisingsstation. Hier stond dan ook het watergebouw dat het water uit een nabijgelegen gracht pompte in grote bakken die boven in het gebouw waren aangebracht. Het was van belang om zoveel mogelijk schoon water te gebruiken. Was dit niet het geval, dan veroorzaakte dit storingen aan de stoomlocomotieven. Omdat de spoorlijn het uiterste noordelijke deel van de gemeente doorsneed en dus uit het zicht van de bevolking van Achtkarspelen kwam te liggen, maakte men zich niet erg druk over de komst van de nieuwe verbinding. Toch bleek een deel van de ingezetenen zeker baat bij het spoor te hebben. Veel handelslui reisden voortaan per trein. Voor louter plezier werd in de negentiende eeuw nog heel weinig gereisd. Men moet zich niet al te veel voorstellen van de geriefelijkheid en de luxe van de wagons. Van verwarming was nog geen sprake en volgens de schrijver H. Twerda in 'Fan Fryslâns forline' waren het maar 'sige-re weintsjes', die werden voortgetrokken door een kleine Engelse locomotief. Buitenpost kreeg een station van het type 4e klasse, een type dat veel voorkwam in vroegere jaren. Het werd gekenmerkt door een vrij ruim en hoog middenstuk met lagere zijvleugels. Tot 1969 woonde de stationschef nog in de stationswoning. Het complex werd afgebroken in 1974 en er voor in de plaats kwam een kleiner, moderner, in laagbouw uitgevoerd gebouw.

Nog een gemoedelijke tijd

In vroegere tijden moesten de overwegbomen met handkracht worden beendiend, niet alleen door mannen, maar ook door vrouwen. In de Leeuwarder Courant van 12 oktober 1881 vertelde de toen 98-jarige Japke Banga hierover. Haar man was werkzaam bij het wegonderhoud van het spoor en zij was aangesteld als wachteres. Deze laatste functie leverde rond 1910 een rijksdaalder per week op. Daarvoor moest heel wat worden gedaan. Het gezin woonde in de stationswoning te Midlum. Japke had alleen niet tot taak de bomen van de overweg open en dicht te doen, maar ze moest ook alles schoonhouden. Verder de kachel in de wachtkamer stoken, de petroleumlampen met rode glazen, die aan de spoorbomen hingen, bij het invallen van de duisternis aansteken en ook nog de kaartjes aan de reizigers verkopen. Maar ondanks dat druk bezette leven (het gezin telde ook nog 6 kinderen) was het in de spoorwachterswoning erg gemoedelijk en gezellig, al werd de was die op de bleek lag te drogen wel eens besmeurd door het roet uit de pijp van de locomotief. De gemoedelijkheid van die tijd blijkt ook uit een ander verhaal dat Japke zich nog herinnert. Een van de conducteurs had de gewoonte nu en dan een geit te kopen bij een boer die aan de spoorlijn woonde. Dan stopte de trein gewoon even en ging de reis nadat de geit was ingeladen weer verder. Het kon allemaal, want niemand van de passagiers had haast.

De periode van de postkoets

Voordat de eerste trein in 1866 tussen Leeuwarden en Groningen ging rijden was er een verbinding per postkoets op dit traject. Al in 1733 stelde het stadsbestuur van Groningen richtlijnen en tarieven vast voor de 'Post-Wagen va-

rende van hier op Leeuwarden vice versa'. De ritprijs voor deze afstand was vastgesteld op 30 stuivers per persoon. Verder was bepaald dat de postkoetsen van Groningen met die van Leeuwarden in Buitenpost moesten wisselen. Buitenpost fungeerde dus als wissel- en pleisterplaats. Dit gebeurde in herberg 'De Roskam' op de hoek Voorstraat/Stationsstraat in het centrum van het dorp. Bij de komst van de treinen in 1866 raakte 'De Roskam' een groot deel van de klandizie kwijt, omdat de reizigers nu niet meer in de kom van Buitenpost kwamen.

In de 18e en 19e eeuw waren er in ons land verschillende postkoetsroutes. Het vervoer kwam pas werkelijk van de grond toen de wegen sterk werden verbeterd. Dit was vooral aan Napoleon te danken die ook buiten Frankrijk vele staatwegen liet aanleggen om zijn legers snel te kunnen verplaatsen. De handel en het openbaar vervoer profiteerden hier uiteraard ook van. Met de veiligheid was het vooral in de 18e eeuw nog slecht gesteld. In ons land was vooral het traject tussen Amersfoort en Amsterdam berucht om de vele postkoetsovervallen. Ook daarin bracht Napoleon verbetering. Zijn Generaal Radet organiseerde een nationaal politiekorps dat met de bewaking langs de wegen was belast. Na de Franse tijd werd deze in ons land omgezet in het korps Marechaussee. Ook bij de herbergen stond vaak een speciale postiljon of agent van politie op wacht. Dit was niet zozeer om de rus-

tende reizigers te beschermen, maar om te voorkomen dat onbevoegden bij de postzendingen zouden kunnen komen.

Tot slot

Anno 1998 is de vooruitgang zo ver gevorderd dat we sinds 1866 ruim tweemaal zo snel met de trein van Buitenpost in Leeuwarden kunnen komen. Wie zou dat 132 jaar geleden hebben gedacht? We kunnen wel vaststellen dat u het nu niet meer zult meemaken dat ergens bij een boerderij aan de spoorlijn plotseling een trein gaat stoppen, omdat de conducteur daar een geit heeft gekocht die wordt ingeladen. Het ging er destijds nog gemoedelijk aan toe en niemand had nog zo'n haast. Ook dat had weer zijn aantrekkelijke kanten. Van het woord 'onthaasting' had nog niemand gehoord.

Gebruikte literatuur/bronnen

A.J. Wijsma (eindred.) "Buitenpost, half weg tussen ús mem en het peerd van ome Loeks", 1995.
Klaas Jansma c.a. "10.000 jaar geschiedenis der Nederlanden", 1991.
Diverse schrijvers 'Als de dag van gisteren, honderd jaar Friesland en de Friezen'.
Uitgave van de '100 jaar 3 oktobervereniging Leiden 1886-1986'. Grote postkoetsenrace 1986'.
De overige geraadpeegde literatuur en bronnen zijn in de tekst opgenomen. Dit was een publicatie van de 'Stichting Oud-Achtkarspelen'.

Matinée Musicale.

PRINSENTUIN.

DE VEREENIGING VAN HANDELAREN te Groningen zal op Donderdag 31 Mei, des middags van 11 1/2—1 1/2 uur, ter gelegenheid der **feestelijke opening van den Spoorweg Leeuwarden—Groningen** eene **MATINÉE MUSICALE** houden in den **Prinsentuin te Leeuwarden**, en noodigt de HH. Handelaren en verdere abonnées van den **Prinsentuin** uit deze **Matinée Musicale** met hunne tegenwoordigheid en die **hunner Dames** te willen vereeren.

Namens de **Vereeniging van Handelaren te Groningen**,
P. H. PFEIFFER.
J. JUCHTER.

Advertentie in de Leeuwarder Courant uit 1866 in verband met de feestelijke opening van de spoorlijn.

