

*''Als nagenoeg in het midden tusschen
Leeuwarden en Groningen gelegen...''*

Hoe Buitenpost in 1866 zijn spoorverbinding kreeg



*Opname van het oude spoorstation te Buitenpost rond 1920, afgebroken in 1974. De stationschef woonde op de bovenverdieping. Op de achtergrond de watertoren, waar de stoomlocomotieven werden bijgetankt.
(Collectie A. van Lune)*

Door Dirk R. Wildeboer te Buitenpost, secretaris van de Stichting Oud-Achtkarspelen. tel. 0511-541920, internet <http://home.hetnet.nl/~oudachtkarspelen>.

Het is 30 mei 2006 precies ¹⁴⁰ 140 jaar geleden, dat op de lijn Leeuwarden - Groningen, de eerste trein het destijds nog nieuwe station in Buitenpost aandeed. In dit artikel een terugblik in de treinhistorie van Achtkarspelen.

Nog geen behoefte

Negen jaar nadat de eerste trein in Nederland was gaan rijden, was het provinciebestuur er in 1846 mee bezig te onderzoeken of in Friesland behoefte was aan een treinverbinding. Dit bestuur vond het van belang "dat deze Provincie niet van dit middel van correspondentie en concurrentie worde verstoken en afgeslooten van andere deelen des Rijks, ja van geheel Europa". Uiteraard was het van belang het aantal personen en de hoeveelheid goederen, die eventueel van de trein zouden kunnen gebruikmaken. Aan het gemeentebestuur van Achtkarspelen werd dan ook gevraagd om mede te delen of een mogelijke spoorverbinding aanleiding zou kunnen zijn tot: "meerdere in- of uitvoer, het aanleggen van fabrieken en zo ja welke? en het doen van ontginningen of andere ondernemingen en zoo ja welke?"

In de gemeenteraad werd op 17 april 1846 besloten om het volgende aan de provincie te berichten:

"dat den daarstelling van een Spoorweg geenen aanleiding zal geven tot meerdere in of uitvoer en het aanleggen van fabrieken, dat sedert byna onheugelyke jaren hiertoe reeds de schoonste gelegenheid heeft bestaan, door middel van het Kolonelsdiep en de Dockumertrekvaart, zonder dat daarvan ten dieneinde is gebruik gemaakt en deze gelegenheid door den aanleg van den Spoorweg geenszins wordt verbeterd".

Verder was de raad van mening dat een spoorverbinding voor ontginningen in de grietenij of andere ondernemingen van weinig betekenis zou zijn. Wel was men overtuigd van het algemeen belang, maar voor Achtkarspelen vond men de aanleg van een spoorlijn nog niet wenselijk. De heren raadsleden vreesden ook "dat daardoor vele thans bestaande kostwinnings worden benadeeld, zonder anderen of de Grietenij byzonder te bevoordeelen". Met andere woorden, men was bang dat bepaalde zaken schade zouden lijden en andere inwoners van gemeente er niets mee opschoten en ook de gemeente zelf er niet beter van zou worden.

Buitenpost buiten de boot?

In augustus 1858 werd door de minister van binnenlandse za-



In dit berichtje in de Leeuwarder Courant wordt de aanbesteding van het station van Buitenpost gememoreerd op 26 mei 1864.

ken aan de heren L.J.W. baron Sloet en jhr. P.A. Reuchlin een concessie verleend. Die behelsde de aanleg van een spoorlijn van Harlingen via Leeuwarden en Groningen naar Noord-Duitsland. Hoe die lijn tussen Leeuwarden en Groningen exact zou lopen, bleef lange tijd onzeker. In Achtkarspelen ging men er van uit dat dit in rechte lijn zou gebeuren, dus door deze gemeente. Maar andere gemeentebesturen en belanghebbenden probeerden de minister te bewegen de spoorlijn tussen Leeuwarden en Groningen ten noorden of ten zuiden van Achtkarspelen te laten lopen. Onder andere was er een plan om vanaf Leeuwarden, via Hardegarijp de lijn via Beetsterzwaag naar Groningen aan te leggen. Achtkarspelen zou dan dus buiten de boot vallen.

De gemeenteraad nam dan ook in 1861 het besluit om actie te gaan voeren en de minister te verzoeken "om de van Rijkswege aan te leggen Spoorweg van Harlingen naar Groningen door deze gemeente te leggen met een Station of halt en daarbij het aanbod te doen tot het bijdragen uit de Gemeentefondsen der kosten voor den aankoop van den benodigden grond van een Station of halt". In het verzoek aan de minister werd onder andere gesteld "dat de Raad het van het hoogste belang acht zoo voor den handel, landbouw en verdere nijverheid in deze Gemeente, dat die Spoorweg door derzelve komt te liggen en dat mede aldaar een Station of een halt wordt bepaald". Verder werd aan de minister geschreven, dat de gemeenteraad door aanbidding in 1858 van een jaarlijkse bijdrage van f 300,- gedurende een tijdvak van 20 jaren, het grote belang heeft doen blijken die spoorweg door Achtkarspelen te leggen en hier een stationsgebouw zou worden

gebouwd, welk aanbod door de regering niet werd aangenomen. Twee jaren later, in 1860, werd het traject via Buitenpost opgenomen in de Spoorwegwet Van Hall. Of de actie van de raad van Achtkarspelen hiertoe heeft bijgedragen, kan niet met zekerheid worden gesteld.

Actie voor een station van hogere klasse

Destijds waren de stations naar grootte verdeeld in de klassen 1 tot en met 4 en dan waren er nog de haltes. Ruim drie jaren voor de opening van de spoorlijn van Leeuwarden naar Groningen, was het op 31 oktober 1863, dat de burgemeester van Achtkarspelen in de raadsvergadering het volgende ter tafel bracht. Hij had vernomen dat Buitenpost een station van de 5e klasse of een halte zou krijgen, terwijl Veenwouden voor een station van de 4e klasse in aanmerking kwam. Hier moest wat aan worden gedaan, want dat leek nergens op en daarom werd aan de raad voorgesteld om "Zijne Excellentie den Heer Minister van Binnenlandsche Zaken" een "adres" te schrijven om voor Buitenpost een station van de 4e klasse "daar te stellen". De heren raadsleden waren het hier roerend mee eens en bij acclamatie werd besloten om de minister eens te laten vernemen dat men het hier beslist niet mee eens was. Het werd een brief op poten en men haalde van alles uit de kast om de belangrijkheid van Buitenpost aan te tonen, met het doel om een station van een hogere klasse binnen te halen. Men kwam met de volgende argumenten:

- "dat Buitenpost de hoofdplaats en zetel van eene veel handel drijvende en neringdoende gemeente van ruim 8500 inwoners en is voorzien van een bloeyend Instituut voor opvoeding";
- dat Buitenpost op het midden lag van de lijn Leeuwarden-Groningen en gunstig was gelegen aan de rijksstraatweg;
- de goede bereikbaarheid van het dorp van uit de plaatsen in de omgeving, zoals Visvliet, Doezum, Grootegast, Marum, Stroobos, Augustinusga, Surhuzum en zo voort;
- "dat vooral het naby gelegene Kollum, slechts op 45 minuten afstands, met deszelfs bloeyende weekmarkt en beurs, waar zich de geheele handel in boter, vee, granen etc. de omliggende strecken consintreert, de hoofdplaats eener vruchtbare en handeldrijvende Gemeente is";

Nog meer voordelen

Verder werd gewezen op het grote transport van vee en granen uit Kollumerland en Oostdongeradeel, waarvoor het station in Buitenpost dan kon worden gebruikt en het vervoer van de bezoekers naar de weekmarkten

te Leeuwarden en Groningen. Er was sprake van "60 tot 80 stuks vette koeien en een belangrijk aantal schapen", die van het toekomstige station te Buitenpost via Leeuwarden naar de haven van Harlingen konden worden getransporteerd. Ook de gunstige ligging ten opzichte van de waterverbindingen werd aangevoerd en dat de Buitenpost-tervaart slechts "300 ellen" van het station was verwijderd. Vervolgens werd in de brief van het gemeentebestuur geschreven, dat naar hun mening "Buitenpost boven eenige andere plaats, althans boven Veenwouden, verre de voorkeur verdient, om er een station van de 4e klasse te plaatsen en dat Veenwouden zelve op verre na deze verdeelen niet kan aanwijken". De grotere plaatsen Dokkum en Drachten, waren in verband met mogelijk transport van personen en goederen naar een station, even verwijderd van Buitenpost dan Veenwouden. Men was er bij het gemeentebestuur steeds van uit gegaan dat Buitenpost minstens een station van de 4e klasse zou krijgen. De in de laatste jaren aangelegde "kunstwegen", die voor "een tonne gouds" waren aanbesteed en nog verder zouden worden uitgebreid, konden op deze manier een uitstekende verbinding met een dergelijk station zijn. Het verzoek was dan ook "dat Uwe Excellentie moge behagen te willen bevorderen dat te Buitenpost een station minstens van de 4e klasse worde gevestigd". Met het in de brief genoemde "Instituut voor opvoeding" in Buitenpost werd bedoeld de kostschool van de heer Poutsma, die was gehuisvest in het gebouw "Nijenstein" aan de Voorstraat. De brief van het gemeentebestuur had resultaat, want Buitenpost kreeg het gewenste station van de 4e klasse.

De opening

Op 30 mei 1866 was het dan zover dat de spoorlijn Leeuwarden - Groningen officieel werd geopend. Dit ging in genoemde steden met de nodige feestelijkheden gepaard. De Leeuwarder Courant van destijds deed uitvoerig verslag. In Leeuwarden waren overal vlaggen uitgestoken en om 11.30 uur werd de nadering van de feesttrein uit Harlingen, zelfs met klokgelui aangekondigd. Om 15.30 uur ging deze trein met speciale genodigden verder naar Groningen. De volgende dag kwamen deze pommeranten weer met de feesttrein in Leeuwarden terug en werden de feestelijkheden met een "Matinee Musicale" in de Prinsentuin afgesloten. Het is niet waarschijnlijk dat de heren raadsleden van Achtkarspelen in deze trein mochten meerijden. Want tijdens de raadsvergadering van 26 mei 1866 vertelde de burgemeester

"dat de stationschef hem mondeling had kennis gegeven, dat de Directeur der Spoorweg Exploitatie Maatschappij voornemens was den Raad dezer gemeente uit te noodigen bij gelegenheid der inwijding van de Spoorlijn Leeuwarden - Groningen", op den 30 en 31 mei a.s., om de aankomst der treinen te zien". Of de leden van de raad op genoemde dagen ook inderdaad op het perron hebben gestaan "om de treinen te zien", kon niet worden nagegaan.

Ander openbaar vervoer ging aansluiting geven op de nieuwe treinverbinding. Zo kwam er een dagelijkse "Diligence-Dienst" v.v. Buitenpost-Dokkum. Volgens een advertentie in de Leeuwarder Courant was de ondernemer B. Beitsma te Buitenpost en men kon een kaartje kopen bij R. Semler, aldaar. Sijtze Jans Mulder te Surhuisterveen kreeg concessie "tot het in werking brengen van een wagensdienst op dinsdag en vrijdag", voor het traject Buitenpost-Surhuisterveen. In een brief van het gemeentebestuur aan de provincie werd onder andere gesteld, "dat te Surhuisterveen veel kooplieden wonen, die wekelijks op marktdagen naar Groningen en Leeuwarden reizen en wij het in het belang van het publiek beschouwen dat de wagensdienst in werking worde gebragt".

Station te klein?

Op 23 juli 1876 deed burgemeester Hellema, als voorzitter in de gemeenteraadsvergadering, het voorstel om aan de minister van waterstaat, handel en nijverheid een adres te zenden, het station te Buitenpost te laten vergroten. Hij was van mening dat het gebouw niet voldeed aan de eisen van het reizend publiek. Met name werden de wachtkamers (1e/2e en 3e klas) te klein gevonden. Deze waren respectievelijk 24 en 15 m2 groot, terwijl voor het kantoor geen ruimte meer was, zodat deze in de wachtkamer 1e/2e klasse moest worden gehuisvest. Verder kwam de burgemeester met de volgende argumenten:

- "dat er 's Vrijdags vaak meer dan 100 reizigers van het station Buitenpost worden vervoerd en

dat wanneer de Maatschappij geweten had, dat hier zooveel drukte was, men zeker een grooter gebouw gesticht zou hebben";

- "dat er te weinig ruimte is en ware het niet dat de stationschef een hulpvaardig man is, zoo kon men verwachten, dat er vooral Vrijdags ongerief zoude ontstaan".

In het verslag van de raad kunnen we over de bespreking van

het voorstel het volgende lezen:

"De heer Sickler zegt, met eenige bevreemding kennis te hebben genomen van dit voorstel. Wel wil hij gaarne erkennen, dat de localiteit van het station eenigszins beperkt is, maar dat de behoefte om eene vergrooting daarvan, naar het hem voorkomt, niet zoo dringend is, dat men zich daarom tot den Minister zoude behoeven te wenden. Klachten van ingezetenen heeft hij niet gehoord en hij acht zich niet gerechtvaardigd om met het voorstel mede te gaan. De voorzitter merkt daarop aan, dat de heer Sickler 's Vrijdags in den regel met de 2den trein reist en dat hij daarom minder goed bekend is met den toestand, omdat de meeste reizigers met den eersten trein worden vervoerd. Hij heeft dikwijls opgemerkt, dat er Vrijdagmorgens veel menschen in de gang moeten staan, omdat zij anders geene plaats kunnen krijgen en dit acht hij wel belemmerend voor de dienst. De heer Sickler zegt ook wel dikwijls Vrijdags met den eersten trein te reizen". Verder bracht Sickler, die notaris was te Buitenpost, naar voren dat hij bij enkele gelegenheden wel had gezien dat de wachtkamers geheel bezet waren, maar dat naar zijn mening dit nog geen reden was om te stellen dat er te weinig ruimte is. Hij wees verder op de aanzienlijke kosten, wanneer het gebouw zou worden vergroot.

Nog meer tegenstanders

Ook het raadslid Kuipers had geconstateerd dat er soms op vrijdagmorgens, vooral bij slecht weer, wel wat behoefte bestond aan iets grotere wachtkamers, maar op andere dagen vond hij dit niet het geval. "Hij gelooft ook, dat het eigenlijk niet op den weg ligt van den Gemeente-Raad om zich tot den Minister te wenden; dit zou meer liggen op den weg van de Kamer van Koophandel". Bovendien twijfelde Kuipers er aan, of een verzoek om uitbreiding succes zou hebben, omdat ook de andere stations op de lijn te klein zijn. Hij vond het niet wenselijk om een adres in te dienen.

Tot slot deed W.B. Kloosterman nog een duit in het zakje. Deze was niet voldoende op de hoogte met de toestand en kon dan ook niet beoordelen of het station te klein was. Kennelijk was Kloosterman geen treinreiziger. Aangezien hij ook geen klachten had gehoord, bestond er volgens hem geen dringende behoefte om het gebouw uit te breiden. Burgemeester Hellema voelde wel aan dat er ook niet voldoende

steun was bij de overige raadsleden en trok zijn voorstel maar in. Voor het bezoeken van de vrijdagmarkt in Leeuwarden was de eerste trein op die dag wel het meest geschikt en was er dus de grootste drukte.

"De goede orde"

Zoals eerder werd verteld, voorzag het station te Buitenpost na de opening in 1866, zeker in een behoefte. In en rondom het gebouw was het op bepaalde tijden zo druk, dat een regeling nodig werd om alles in goede banen te leiden.

Op 28 juli 1876 besloot de gemeenteraad dan ook vast te stellen een "Verordening ter instandhouding van de goede orde op de buitenpleinen van- en de toegangen tot het spoorwegstation te Buitenpost". Bij het lezen van dit stuk moet men zich even verplaatsen in die tijd van toen, dus zonder auto's en autobussen, maar van openbare rijtuigen (de taxies) en van omnibussen, die met paarden werden getrokken. In deze regeling werd onder andere bepaald in welke volgorde de rijtuigen zich bij het stationsgebouw moesten opstellen en dat de politie bevoegd was de goede orde te bewaren bij het nemen van de plaatskaarten en het wegen en afgeven van de bagage.

Om het publiek behulpzaam te zijn bij het dragen van de bagage en eventueel vracht naar de goederenwagens, waren er "dragers, kruiers of wegwyzers" aanwezig, deze mochten "geene andere plaats innemen, dan die hun door de politie wordt aangewezen". Men was vrij in de keuze van dit personeel en belemmering hierin was verboden.

Ook aan eventuele wildplassers werd in het reglement gedacht, want "het is verboden op de terreinen te wateren, anders dan in de daartoe bestemde bakken of urinoirs". Bij overtreding van de bepalingen, kon een boete worden opgelegd van f 1,- tot f5,-.

Ten slotte

Reden er in 1866 dagelijks vijf of zes treinen heen en weer tussen Leeuwarden en Groningen met een reistijd van 80 minuten, nuis de dienstregeling vrij wat uitgebreider. In 1998 kwam de baanverdubbeling tussen Veenwouden en Grijpskerk gereed. Naast de stoptreinen op dit traject zijn er zes maal per dag sneltreinen, die in 39 minuten de afstand tussen genoemde steden kunnen afleggen.

Bron: gemeente-archief van Achtkarspelen.

Dit was een publicatie namens de Stichting Oud-Achtkarspelen.



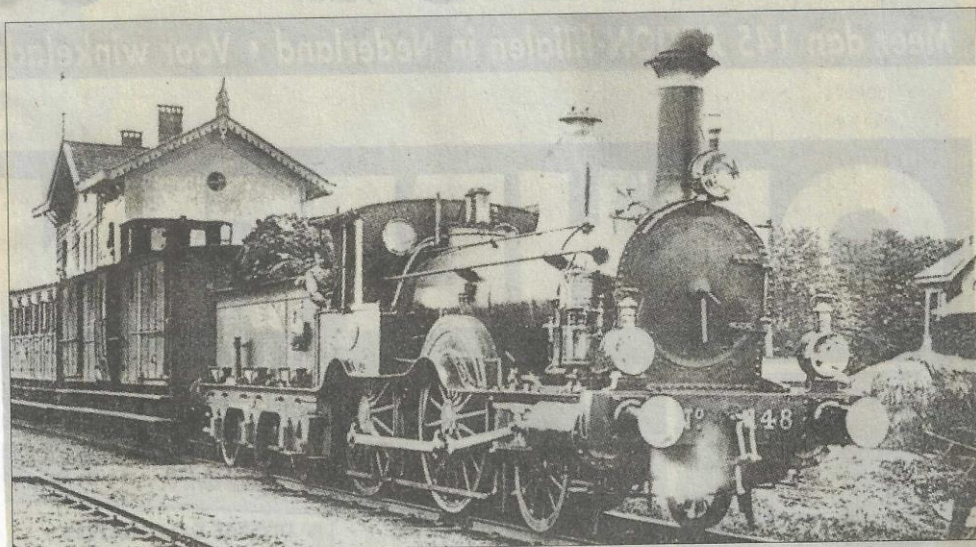
Recente opname van de spoorlijn bij de buurtschap Zandbulten onder Kollumerzwaag. Vroeger was hier de treinstation Veenklooster-Twijzel en stond er een houten gebouwtje. (Foto: D.R. Wildeboer)



Het stationsplein te Buitenpost, zoals het er destijds uitzag. Op de voorgrond links, de heuvel bij de spoorwegovergang, die diende onder andere voor het in- en uitladen van de paarden op marktdagen. Op de achtergrond staat de watertoren met daar weer achter het stationsgebouw.



Ansichtkaart van de al lang verdwenen treinhalte Tietjerk.



Opname van een stoomtrein op het station te Veenwouden.



In de barre winter van 1979 moest het leger het Buitenposterperron vrijmaken, waarna de weinig talrijke passagiers de trein konden verlaten.