

**OEGE KLEIJNE**

---

**OPKOMST EN ONDERGANG**

---

**VAN DE NOORD-FRIESCHE**

---

**LOCAAL-SPOORWEGMAATSCHAPPIJ**

---

**UITGEVERIJ GEGARANDEERD ONREGELMATIG**

---





## OPKOMST EN ONDERGANG VAN DE NOORD-FRIESCHE LOCAAL-SPOORWEGMAATSCHAPPIJ



**OEGE KLEIJNE**



**OPKOMST EN ONDERGANG**



**VAN DE NOORD-FRIESCHE**



**LOCAAL-SPOORWEGMAATSCHAPPIJ**



**UITGEVERIJ GEGARANDEERD ONREGELMATIG**



# INHOUDSOPGAVE

4

5

## TOELICHTING OP DE HOOFDSTUKINDELING

De hoofdstukken 1 tot en met 19 beschrijven de algemene geschiedenis van het lokaalspoor, de tram en de autobus.

De overige hoofdstukken en bijlagen (gedeeltelijk te vinden op internet) zijn speciaal bedoeld voor de railliefhebber die de diepte in wil.

<b>VOORWOORD</b>	7	<b>HOOFDSTUK 9</b>	
<b>INLEIDING</b>	9	Het einde van de Noord-Friese lokaaltjes	164
<b>HOOFDSTUK 1</b>		<b>HOOFDSTUK 10</b>	
Het vervoer in Friesland in de eerste helft van de negentiende eeuw	12	Terugkijken op ruim veertig jaar NV NFLS – een analyse	198
<b>HOOFDSTUK 2</b>		<b>HOOFDSTUK 11</b>	
Opkomst van spoorwegen in Nederland en Friesland	17	De NTM op de drempel van de motorisering	202
<b>HOOFDSTUK 3</b>		<b>HOOFDSTUK 12</b>	
Spoorwegen in Noord-Friesland? Veel plannen, weinig geld	25	De onstuitbare opmars van de auto(bus)	214
<b>HOOFDSTUK 4</b>		<b>HOOFDSTUK 13</b>	
De aanleg van de Noord-Friese lokaalspoorwegen 1900-1904		De Noord-Friese lokaallijnen tijdens de Tweede Wereldoorlog	242
Een lange weg met hindernissen	52	<b>HOOFDSTUK 14</b>	
<b>HOOFDSTUK 5</b>		De Noord-Friese tramlijnen in de Tweede Wereldoorlog	
De aanleg van de Noord-Friese lokaalspoorwegen 1904-1913		De tijdelijke opleving van de NTM-lijnen	262
De vervolmaking van het net	87	<b>HOOFDSTUK 15</b>	
<b>HOOFDSTUK 6</b>		Het zandtransport naar het vliegveld Leeuwarden voor de Luftwaffe	267
De NTM op voorsprong in Noord-Friesland	107	<b>HOOFDSTUK 16</b>	
<b>HOOFDSTUK 7</b>		De gloriejaren van het goederenvervoer	273
De Noord-Friese lokaalspoorwegen 1914-1929		<b>HOOFDSTUK 17</b>	
De beste jaren van het lokaaltje	120	Het einde van de tramlijnen in Noord-Friesland	285
<b>HOOFDSTUK 8</b>		<b>HOOFDSTUK 18</b>	
De NTM in woelig vaarwater (1910-1929)	146	De neergang van het Noord-Friese railvervoer	304

<b>HOOFDSTUK 19</b>			
De laatste episode van het Noord-Friese railvervoer	330		
<b>HOOFDSTUK 20</b>			
De exploitatie van de Noord-Friese lokaalspoorwegen 1900-1939	354		
<b>HOOFDSTUK 21</b>			
Ongevallen op de Noord-Friese lokaalspoorwegen	372		
<b>HOOFDSTUK 22</b>			
De belangrijkste wijzigingen van de NFLS-lijnen	386		
<b>HOOFDSTUK 23</b>			
De beveiliging op de Noord-Friese lijnen	400		
<b>HOOFDSTUK 24</b>			
Het materieel van de NFLS	409		
A. Locs	410		
B. Rijtuigen	415		
C. Goederenwagons	423		
<b>HOOFDSTUK 25</b>			
Spoorzoeken langs de oude tracés			
Wat er is overgebleven van de Noord-Friese lokaalspoor- en tramlijnen?	428		
<b>HOOFDSTUK 26</b>			
De financiële geschiedenis van de NFLS	446		
1. Investerings	447		
2. Financiering	450		
3. Resultaten	458		
4. Liquidatie	466		
		<b>HOOFDSTUK 27</b>	
		Raadsels rond It Dokkumer lokaeltsje	468
		<b>BIJLAGE A</b>	
		Belangrijkste gegevens en wijzigingen van de NFLS-lijnen	471
		<b>BIJLAGE B</b>	
		Belangrijkste gegevens en wijzigingen van de Noord-Friese NTM-tramlijnen	490
		<b>BIJLAGE C</b>	
		Overzicht personeelsleden NFLS 1901-1905	500
		<b>BRONNENOVERZICHT / VERANTWOORDING</b>	518
		<b>SPONSORS</b>	520
		<b>KLEURKATERNEN</b>	
		Door het boek heen zijn kleurkaternen geplaatst. Deze geven de oude en vooral de situatie in 2012 en 2013 weer. De katernen zijn op volgorde van de verschillende takken van het spoor- en tramwagennet geplaatst, te beginnen met de oostelijke tak en te eindigen met de tramlijn Leeuwarden – St. Jacobi Parochie.	
		Oostelijke tak (Leeuwarden – Anjum)	41
		Westelijke tak (Stiens – Tzummarum – Harlingen)	295
		Zijtak Tzummarum – Franeker Halte	417
		Tramlijn St. Jacobi Parochie – Leeuwarden	420

6

---

7

---

*Opgedragen aan mijn vrouw Lida, dochter Esther en zoon Stephan*

## VOORWOORD

Het is 1978. Van de oude spoorlijn tussen Stiens en Tzummarum, ooit eigendom van de Noord-Friesche Locaal-Spoorwegmaatschappij (NFLS), liggen de rails alleen nog tussen Stiens en Minnertsqa. Geluiden van treinen zijn al lang verstomd. Er hangt een serene rust over het ooit zo bedrijvige emplacementje van Minnertsqa, hartje Noordwest-Friesland.

De sporen zijn roestig, liggen op vergane dwarsliggers, de wissels maken een haveloze indruk. Het is een en al verval. Nog zijn de beide stootjukkan aanwezig. Hun taak is geëindigd. De opbraak dreigt... De hoogtijdagen van de spoor- en tramwegen in Noord-Friesland zijn voorgoed voorbij.

Vooraf in de periode dat er reizigers- én goederentreinen reden waren de lijnen geworteld in de voornamelijk agrarische samenleving. De 'lokaeltsjes' verbonden dorp met dorp, en dorp met stad. In een rustgevend tempo. Het volk en het personeel in de treinen kende elkaar. Het spoor-tje bracht ook welvaart. Goederen konden veel sneller dan voorheen aankomen en vertrekken. Daardoor konden de agrarische producten gemakkelijker en verder geëxporteerd worden en waren er soms ook betere prijzen voor de aardappelen of de bieten te krijgen.

Sinds de opheffing van de personendienst medio jaren dertig weerklonk de roep om de terugkeer van de reizigerstrein. Die wens was er vooral een van nostalgie. Wie droomde er niet van om een rit te maken achter de stoere stoomlocomotief, langs kleine stationnetjes, waar de stationschef vriendelijk de reizigers, de machinist en de conducteur begroette. Was het treintje niet het spreekwoordelijke voertuig van de wens om terug te keren in die tijd? Toen 'geluk nog heel gewoon was', de mens moe maar voldaan van het land kwam en de inwendige rust in de mens de samenleving zo gemoedelijk leek te maken.

Natuurlijk zouden ook wij de trein het liefst weer laten rijden. Van Leeuwarden naar Anjum en van Stiens via Tzummarum naar Harlingen. Maar zelfs als dat realiteit zou worden, dan nog zijn de tijden van weleer niet meer tot leven te brengen.

De Noord-Friese lokaallijntjes hebben velen aangesproken. De reiziger die zich ver weg van de grote stad waande, de vakantieganger die al een echt vakantiegevoel kreeg op weg naar de Waddeneilanden, de dichter die in zijn lied het Dokkumer Lokaaltje vereeuwigde en last but not least de spoorwegliefhebbers die hun verlangen naar nostalgie bevredigd zagen.

Het is misschien wel dat warme plekje dat we voor deze lokaallijntjes koesteren, dat ons heeft aangezet dit boek te schrijven. We dragen het dan ook op aan al die mensen die op deze lijnen het beste van zichzelf hebben gegeven en op deze spoortjes lief en leed hebben gedeeld.

*Oege Kleijne*

Amersfoort, maart 2013



Dit boek is nummer 47 in de boekenreeks van de Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen (NVBS).

De NVBS is in 1931 opgericht, heeft circa 5000 leden en heeft onder meer als doel het bevorderen van publicaties over de spoor- en tramgeschiedenis. Wilt u meer weten over de NVBS of over haar maandblad 'Op de Rails', dan kunt u op het volgende adres terecht: NVBS, Postbus 1384, 3800 BJ Amersfoort, tevens bereikbaar via het emailadres: [secretariaat@nvbs.com](mailto:secretariaat@nvbs.com); informatie van en over de NVBS is te vinden op de website [www.nvbs.com](http://www.nvbs.com).

#### **Ontwerp**

Ontwerpbureau Lood, Raalte

#### **Coverfoto**

Het verlaten spoor te Vrouwenparochie met het haltegebouw en de restanten van het perron, maart 1973. Foto: Wietse Hoekstra.

#### **Drukwerk**

Publishers Services bv

#### **© 2013 Gegarandeerd Onregelmatig**

Eerste druk / oktober 2013

ISBN 13: 978-90-78641-29-2

Alles uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotografie, microfilm of op welke andere wijze ook, mits vooraf schriftelijke toestemming van de uitgever is verkregen.

## INLEIDING

Het initiatief om te komen tot een boek over het openbaar vervoer in Noord-Friesland gaat terug naar het einde van de jaren zestig van de vorige eeuw. De aanleiding vormde het onherroepelijke besluit van de Nederlandse Spoorwegen om zich terug te trekken uit het noorden van Friesland. Dit schokte de liefhebbers van het lokaalspoor. Een deel van hen kon zich de tijd nog herinneren (toen al bijna veertig jaar geleden) dat er nog geregeld personentreinen reden. De Noord-Friese lokaalspoorfans wilden zich eigenlijk niet neerleggen bij het NS-besluit. Daarom organiseerden zij als eerbetoon op 30 april 1970 een excursie waarbij de beide takken van de voormalige NFLS bereden werden.

De liefhebbers die de afscheidstreinen hadden laten rijden opperden nog twee opmerkelijke ideeën: een museumtrein naar Dokkum en een boek over de geschiedenis van het openbaar vervoer in Friesland. Een werkgroep onder leiding van drs. Sybren van Tuinen, de toenmalige burgemeester van Dokkum, zou hiervoor de basis leggen. Helaas kwam de museumtrein er niet; de NS wilde niet meewerken. In de eerste helft van de jaren zeventig kwamen de leden van de werkgroep regelmatig bijeen, maar het geld en vermoedelijk ook de tijd ontbraken om het boek van de grond te tillen. Dankzij de tramkenners Johan Buikstra en Johan Tiedema kwam er wel een boek, al behandelde dat slechts een deel van het openbaar vervoer in Friesland. Zij zetten zich aan het onderzoek naar de tram in Friesland, hetgeen in 1982 tot een eerste druk leidde van *Friesland rond per tram (1880-1948)*. Hun noeste arbeid was bepaald niet gemakkelijk geweest. Het oude archief van de Nederlandsche Tramweg Maatschappij (NTM) bleef voor hen gesloten, dus moesten zij, ondanks

hun drukke banen, omwegen bewandelen om de informatie te vergaren. Dat lukte wonderwel. Toen de kwaliteit van hun boek ook de directie van de toenmalige busmaatschappij FRAM (de Friese Autobus Maatschappij, de opvolger van de Nederlandsche Tramweg Maatschappij) overtuigde, gingen de deuren van de NTM-archieven open en in 1994 rolde de tweede, sterk verbeterde druk van de persen. Daarmee was een belangrijk stuk van de openbaarvervoergeschiedenis van Friesland en indirect ook delen van Groningen, Drenthe en Overijssel (want tot in die provincies reikte het tramwegennet van de NTM) vastgelegd.

Met een boek over 'it lokaeltsje' zoals de Friezen de trein op het Noord-Friese net noemden, vlotte het echter niet. De Dokkumse spoorwegliefhebber Oebele Harmsma begon hiertoe een onderzoek, dat na zijn overlijden in de jaren negentig werd voortgezet door medehobbyist Klaas Okkinga. Hun werk beperkte zich tot de vele lokale archieven.

Het lot leek de geschiedschrijving niet gunstig gezind toen in 2000 ook Klaas Okkinga overleed. Hij liet een niet onbelangrijk stuk onderzoekswerk na (negen ordners), waarvan een deel terecht kwam bij Johan Buikstra, de man die al had bewezen uitstekende boeken te kunnen maken.

Inmiddels was er enkele jaren na het overlijden van Okkinga een groepje belangstellenden ontstaan als gevolg van publicaties en websites op internet over Friese lokaalspoor- en tramwegen. Deze liefhebbers kwamen tijdens een diamiddag bijeen in Leeuwarden en toen kwam opnieuw het idee van een boek ter sprake. Was er aanvankelijk het geruststel-

lende gevoel dat Johan Buikstra de klus van een boek over de Noord-Friese lokaallijnen wel zou klaren, alras bleek dat zijn gezondheid een snelle voortgang belemmerde. Naar goed Nederlands gebruik werd een werkgroepje in het leven geroepen met als doel Buikstra waar nodig terzijde te staan. Het contact tussen enkele werkgroepleden en Buikstra kwam tot stand en al snel kwam naar voren dat het archief van Klaas Okkinga veel vragen openliet. Er was nog veel archiefonderzoek nodig.

Ongeveer tezelfdertijd – we schrijven 2003 – werd besloten het oude, nog bestaande stationsgebouw van Tzummarum in ere te herstellen. Ter gelegenheid van de opening moest er een boek komen dat de geschiedenis van de Noord-Friese lokaalspoorwegen in hoofdlijnen zou beschrijven. Wietse Hoekstra, inmiddels met pensioen en nog de enige levende expert op dit terrein, werd aangezocht het werk te verzorgen onder de deskundige leiding van de Oudheidkundige Vereniging Barradeel. Hoekstra schreef het manuscript in slechts enkele maanden, een enorme prestatie. Ter gelegenheid van de ingebruikneming van het stationsgebouw in Tzummarum werd het eerste exemplaar aan de toenmalige commissaris van de koningin Ed Nijpels uitgereikt. Door de korte voorbereidingstijd was het ook Wietse Hoekstra niet gelukt tot een volledig samenhangende geschiedschrijving te komen. De vele onopgeloste vraagstukken vergden nog veel archiefonderzoek en vele interviews met betrokkenen.

Terug naar Johan Buikstra. Na een inventarisatie van het bij Buikstra berustende Okkinga-archief ging de werkgroep aan de slag; Buikstra trok zich vanwege zijn snel verslechterende

gezondheid terug, maar stond wel voor vragen open. Niet lang daarna kreeg het groepje de beschikking over de resultaten van archiefonderzoek van Fokko Feenstra. Daardoor hoefden in Noord-Friesland nog slechts twee gemeentearchieven te worden bezocht: dat van Dokkum en Franeker. Al snel was deze klus geklaard. Intussen waren de ‘Hollanders’ onder wie de auteur van dit boek begonnen met onderzoek in Het Utrechts Archief (waar de archieven van de Nederlandse Spoorwegen en de NFLS zijn ondergebracht) en in het Nationaal Archief in Den Haag.

Waar mogelijk werden de vrije uurtjes en snipperdagen besteed aan het systematisch doorwerken van de vele NS- en andere archieven waarover de informatie van de Noord-Friese lijnen was verdeeld. Het project kreeg twee onverwachte tegenslagen door het overlijden van Johan Buikstra en oud-journalist David Mol. De laatste had in de jaren zestig als NFLS-kenner een van de eerste publicaties op zijn naam gebracht over het Noord-Friese spoor. Kort voor zijn overlijden had hij zijn steun aan het project toegezegd.

Gelukkig kreeg de gedecimeerde werkgroep ook te maken met meevallers. Het besluit om de *Leeuwarder Courant* geheel te digitaliseren en via internet ‘doorzoekbaar’ te maken, bleek een geschenk uit de hemel. De twee Friese spoorliefhebbers, Gert-Jan Bleeker en Jan Kerkstra die bijna elke week de vele microfiches van deze krant doorworstelden, konden zich nu met interessantere zaken bezighouden. Eind 2007 was het mogelijk op afstand de krant geheel te doorzoeken. Toen een van de werkgroepleden met een computerprogramma kwam, waardoor het mogelijk werd alle krantenknipsels op

bepaalde trefwoorden te doorzoeken en geheel automatisch binnen te halen, kreeg het onderzoek een nieuwe impuls. Het archiefonderzoek in onder meer Het Utrechts Archief en het Nationaal Archief bleek veel omvangrijker dan verwacht. Los van het archief van de NFLS moesten namelijk ook de vele archieven over de HIJSM en de Nederlandse Spoorwegen systematisch worden doorgenomen. Vooral in Het Utrechts Archief werd met de hulp van de archiefmedewerkers een werkwijze ontwikkeld, waardoor eens in de twee tot drie maanden een enorme hoeveelheid archiefstukken gefotografeerd kon worden. Karren vol archiefdozen resulteerden in duizenden foto’s.

Anno 2009 wist het groepje doordouwers, bestaande uit Roelof Hamoen, Wytze Wijbenga en ondergetekende, het onderzoek in de archieven af te ronden. Niet alleen door de digitalisering van de *Leeuwarder Courant*, maar ook door het gebruik van digitale camera’s was het mogelijk snel en veel relevante stukken te fotograferen en te printen. Dat leverde bijna honderd ordners vol documenten op, nog afgezien van de vele dvd’s die zijn gebrand.

Medio 2009 was het onderzoek zover gevorderd dat het schrijven kon beginnen. De eerste hoofdstukken waren in concept gereed, toen plotseling ook Wietse (Wijtze) Hoekstra overleed. Een formidabele tegenslag voor het resterende groepje. Gelukkig waren gedurende de voorgaande jaren zoveel mogelijk kennis en herinneringen van deze NFLS-expert aan het papier toevertrouwd en mochten we onbeperkt putten uit zijn archieven.

Dit boek bestaat uit drie delen. Los van het voorwoord en de inleiding, beschrijven we de geschiedenis in hoofdlijnen in het eerste deel (hoofdstuk 1 tot en met 19), geven we meer gedetailleerde, specialistische informatie in het tweede deel (20 tot en met 27) en tot slot zijn in drie bijlagen vele details opgenomen van trein, tram en personeel. De overige bijlagen staan op de website [www.nfls.fr](http://www.nfls.fr).

Om de vergankelijkheid van spoor en tram in Noord-Friesland te accentueren, zijn door het boek heen kleurkaternen opgenomen, waarin het ‘toen’ en ‘thans’ fotografisch tot uitdrukking worden gebracht.

Een bijzonder aandachtspunt vormt de schrijfwijze van de plaatsen. Daarbij is zo veel mogelijk de Nederlandse schrijfwijze aangehouden als eerste principe. De basis daarvoor vormt de schrijfwijze op de topografische kaarten van de voormalige Topografische Dienst, zoals die in de verschillende tijdvakken is gebezigd. Wanneer het om de namen van stations, halten, stopplaatsen, los- en laadplaatsen of bijzondere punten (zoals bruggen en aansluitingen) gaat, is de schrijfwijze van de plaatsen gebruikt zoals de spoor- en tramwegmaatschappijen die hanteerden, waarbij in de meeste gevallen het Overzicht van Geografische Verkortingen (‘Lijst van verkortingen’) van de Nederlands(ch)e Spoorwegen 1921-1987 is gevolgd. Friese benamingen zijn gebruikt bij straatnamen om restanten van raillijnen of andere tastbare herinneringen terug te kunnen vinden.

Met deze geschiedschrijving willen we een zo compleet mogelijk beeld schetsen van de Noord-Friese lokaalspoorlijnen en in mindere mate ook van de tram- en autobuslijnen in dit ge-



*De laatste rit op de lijn Stiens – Minnertsga bij St. Jacobi Parochie op 24 september 1971. Achterop van links naar rechts: Wim Raue, David Mol en Wietse Hoekstra. De laatste twee legden mede de basis voor dit boek. Foto: Lieuwe van der Leij.*

bied. De beschrijving van de geschiedenis van de tramlijnen is beperkt tot die lijnen die in meer of mindere mate concurreerden met de Noord-Friese lokaalspoorlijnen.

Daarmee willen we niet alleen de spoor- en tramliedhebbers plezieren, maar ook de belangstellenden in de Noord-Friese streekgeschiedenis. Getracht is de wederzijdse beïnvloeding van streek en spoor in kaart te brengen gedurende de jaren dat de spoor- en tramlijnen hebben bestaan. Het railvervoer valt immers niet geïsoleerd te zien van de rest van de vervoermiddelen en de ontwikkelingen in de streek. Vandaar dat ook aan de sinds 1920 actieve busdiensten aandacht is besteed.

Getracht is dit alles niet door een dorre opsomming van feiten te doen, maar op een verhalende, levendige manier. Daarbij is

gepoogd de geschiedenis van lokaaltrein, tram en bus in het kader te plaatsen van de toenmalige tijd.

Het is aan de lezer te oordelen of wij in die opzet zijn geslaagd.

**Oege Kleijne**

# 7

## De beste jaren van het lokaaltje

Met de uitbreiding van Metslawier – Anjum en de eerder gerealiseerde havensporen in Franeker voltooide de NFLS haar net. Nu was het zaak de opgaande lijn in de omzetten vast te houden, zodat de maatschappij weer aan haar eerste verplichtingen kon voldoen: rente betalen! Maar intussen pakten donkere wolken zich boven Europa samen als teken van een naderend onheil dat ook de NFLS zou raken.

*Nederland in staat van paraatheid met militairen op de halte Morra-Lioessens in het begin van de Eerste Wereldoorlog.  
Collectie: Wietse Hoekstra.*

Ondanks de opening naar Anjum moest de NFLS in 1914 genoeg nemen met een daling in zowel het reizigers- als het goederenvervoer. De verlenging van de lijn in 1913 kon de afname bij lange na niet goedmaken. Sowieso moesten de inwoners rond Anjum nog wennen aan het feit dat er een trein voor de spreekwoordelijke deur kwam. Vooral de slechte oogst speelde de NFLS parten. Een verklaring voor de geringe daling in het vervoer van passagiers kon de maatschappij niet geven.

Halverwege het jaar drongen steeds meer berichten door dat de spanning tussen de Europese grootmachten Duitsland, Oostenrijk, Frankrijk en Rusland toenam. Na de moord op de Oostenrijkse troonopvolger in Sarajevo (Bosnië en Herzegovina) sloeg de vlam in de pan. Eind juli verklaarde Oostenrijk-Hongarije de Serven de oorlog en vaardigde Duitsland een oorlogsverklaring uit aan Rusland en Frankrijk. Nederland verklaarde zich openlijk neutraal, maar moest voorzorgsmaatregelen nemen voor het geval Duitsland of een andere mogendheid ons land zou binnenvallen. Door middel van een mobilisatie van de land- en zeemacht op 31 juli 1914 moesten 177.000 manschappen, 6600 paarden, vierhonderd voertuigen en stukken geschut in een zo kort mogelijke tijd naar strategische plekken worden vervoerd om Nederland zo nodig te verdedigen. De spoorwegen werden door de regering gevorderd, ook de NFLS.

#### **MOBILISATIE**

Met ingang van 1 augustus 1914 traden dienstregelingen in werking die het mogelijk maakten manschappen en materieel te vervoeren. De Nederlandse legerleiding leidde de gehele operatie die door spoor- en tramwegpersoneel werd uitgevoerd. Principieel gingen deze treinen voor alle andere vervoeren en strikt genomen was alleen militair vervoer toegestaan. Ook op de NFLS werd een speciale dienstregeling van kracht. Tot 12.00 uur 's middags werden alle personentreinen op Anjum – Leeuwarden voor het vervoer van militairen bestemd. Op de westtak gold dat voor alle treinen die vroeger dan 8.00 uur 's morgens reden. Uitgezonderd was de lijn Tjummarum – Franeker Halte die geen rol speelde in de mobilisatietransporten. De treinen op de NFLS werden die dag versterkt met rijtuigen die in totaal tussen de 150 en 260 zitplaatsen per trein extra bevatten. In Leeuwarden dienden de militairen over te stappen op treinen naar de bestemmingen in Holland en Noord-Brabant waar een groot deel van de manschappen en het materieel werd geconcentreerd.

Hoe de dienstregeling op de NFLS werd uitgevoerd op 2 en 3 augustus is niet bekend. Op de vierde mobilisatiedag, de 4de augustus, normaliseerde zich de situatie enigszins door de invoering van een beperkte oorlogsdienstregeling. De lijnen telden slechts twee retourritten per dag. De maximumsnelheid van de treinen werd teruggebracht tot 30 kilometer per uur en er was tijd in de dienstregeling gereserveerd voor het inladen van goederen en paarden.



De reistijd van Leeuwarden naar Anjum liep daardoor op tot ruim twee en een half uur (normaal: ruim anderhalf uur). Bij de treinen op de westtak verlengde zich de rijtijden tot een uur en drie kwartier (normaal: rond een uur). Het verlies aan snelheid had tussen Tjummarum en Franeker de minste gevolgen: slechts enkele minuten later kwamen de treinen aan. Voor de gehele NFLS waren slechts drie treincomposities nodig om de dienst te rijden. Het aantal stops aan de stopplaatsen werd beperkt, zodat bijvoorbeeld Hantum maar een keer per dag in één richting werd aangedaan.

#### **BEPERKTE DIENST**

Heel langzaam normaliseerde zich de situatie. Op 5 augustus werden weer levende dieren en verbruiksartikelen voor vervoer aangenomen. De beperkte dienst duurde tot 1 september. Daarna verbeterde de dienstregeling opnieuw. De oostelijke tak kreeg vier retourritten, maar de westelijke moest zich met drie slagen tevreden stellen, net als de lijn naar Franeker Halte. De weinige personentreinen reden met enkele versterkingsrijtuigen, maar waren weinig langer dan in de veel frequentere dienstregeling voor de mobilisatie.

Een bijzonder merkwaardig vervoer heeft de NFLS-directeur op 14 augustus moeten begeleiden: twee Duitse militaire vliegers. Op hun vlucht hadden ze pech gekregen met hun vliegtuig en landden op Schiermonnikoog in de veronderstelling op een Duits strand terecht te zijn gekomen. Hier meenden ze hun vliegtuig te kunnen repareren, maar zij werden al snel gevangen genomen. NFLS-directeur Kalt kreeg opdracht een extra trein te laten inleggen voor het vervoer van dit tweetal. De trein kwam keurig op tijd in Anjum, vergezeld door de NFLS-directeur. Maar piloten kwamen er niet opdagen. Door slechte commu-

## Reitze Bloembergen Ezn (69) overleden

Op 27 augustus 1914 overleed NFLS-president-commissaris Reitze Bloembergen Ezn (Evertzoon) op 69-jarige leeftijd. Bloembergen behoorde tot een bekende Friese bankiersfamilie die onder meer eigenaar was van "A. Bloembergen en Zonen's Bank" in Leeuwarden. Hij was een van de belangrijkste drijvende krachten – vooral op financieel gebied – achter

de NFLS. Door zijn initiatief had hij een andere bekende bankier, Theodoor Gilissen, weten te interesseren voor het Noord-Friese initiatief om spoorwegen aan te leggen. Tezamen legden zij het financiële fundament onder de NFLS. Het was niet het eerste initiatief dat hij nam om een bedrijf van de grond te tillen. In eerdere jaren stond hij mede aan

de wieg van de Noord-Nederlandse Beetwortelfabriek in Viervelaten (bij Groningen). Bloembergen was een man van tomeloze energie en een grote maatschappelijke betrokkenheid die tot uiting kwam in de vele maatschappelijke functies die hij bekleedde. Hij was vele jaren lid van Provinciale Staten van Friesland en gedurende

zeven jaar lid van de Eerste Kamer (voor de liberalen). Bloembergen is onderscheiden als Officier in de Orde van Oranje-Nassau en Ridder in de Orde van de Nederlandse Leeuw.

nicatie zaten de beide vliegeniers doorgemoederd te genieten van een zomerse augustusdag op het fraaie eiland. Kalt moest onverrichter zake terugkeren. De volgende dag kwamen de beide Duitse gevangenen wel opdagen en werden ze inderdaad per extra trein naar Leeuwarden en verder naar Stavoren gereden, op weg naar hun interneringsdepot in Alkmaar.

### HOGERE SNELHEDEN

Op 21 september verbeterde zowel het aanbod van reizigers- als goederentreinen. Het aantal retourritten op de oostelijke tak werd uitgebreid met één slag plus een vrijdagse extra marktlijn. Tussen Harlingen en Tjummarum legde de HIJSM een vierde retourrit in en tussen Tjummarum en Stiens verheugde de bevolking zich in een vijfde slag en een zesde op vrijdagen, de veemarktdagen in Leeuwarden. Ook de snelheden mochten naar het oude niveau worden teruggebracht, waardoor de reistijden weer aanvaardbaar werden. Het tot dan toe zeer beperkte goederenvervoer keerde terug in de vorm van facultatieve (niet vast ingelegde) goederentreinen. Van normaal goederenvervoer was trouwens geen sprake. De meeste goederenwagons waren, net als veel personenrijtuigen, nodig om elders in Nederland aan de grote vervoersvraag te voldoen. De verladingsmoesten uitwijken naar andere vervoermogelijkheden, vooral die over vaarwater. In november en december kon de dienst nogmaals worden uitgebreid, waardoor de oude situatie vrijwel geheel kon worden hersteld.

### FORSE SCHADE

De mobilisatie resulteerde in een forse schade voor de NFLS. De vergoeding van de schade was niet goed geregeld met de regering, omdat die in het geval van mobilisatie alleen afspraken had gemaakt met de grote spoorwegmaatschappijen en de overeenkomst tussen NFLS en HIJSM op dit gebied niet uitblonk door duidelijkheid. Het gevolg was een geschatte omzetsderving van rond de 45.000 gulden, een fors bedrag in die dagen. De leiding van de maatschappij brak zich het hoofd hoe de daaruit voortvloeiende schade kon worden vergoed. Moest dit van de bevriende HIJSM komen, waarvan de NFLS ook zo afhankelijk was of van de regering? Te midden van de aandacht rond de Eerste Wereldoorlog werd de NFLS-leiding in augustus 1914 opgeschrikt door het overlijden van Reitze Bloembergen, voorzitter van de Raad van Commissarissen (zie hierboven). De man vormde vooral tijdens de oprichtingsperiode, maar ook daarna de belangrijkste financiële drijvende kracht achter de NFLS. Een van de andere oprichters van de NFLS, L.W. de Vries, nam zijn functie tijdelijk waar.

### EFFECTEN

De neutraliteit van Nederland had tot gevolg dat ons land buiten de oorlogshandelingen bleef. Maar de effecten van wat later de Eerste Wereldoorlog zou worden genoemd, traden steeds duidelijker aan de dag, ook voor de NFLS. Doordat de export beperkt en later zelfs verboden werd naar het in oorlog verkerende België en Duitsland, bleef het goederenvervoer sterk achter bij de verwachtingen. Dit had voor de maatschappij nog een ander gevolg: de wagenhuur door andere (ook buitenlandse) spoorwegmaatschappijen was nog nauwelijks nodig en betekende een forse derving van de inkomsten. De NFLS had in de beginjaren strikt genomen meer goederenwagons besteld dan voor de normale dienst nodig waren. Daarnaast legden de wagens met exportproducten lange afstanden af op buitenlands grondgebied, waarvoor de NFLS van de buitenlandse spoorwegmaatschappijen vergoedingen ontving. Het jaarverslag over 1915 bracht ook goed nieuws: het reizigersvervoer was nog nooit zo omvangrijk geweest. Bijna 190.000 gulden wist de maatschappij met het vervoer van reizigers te verdienen. In de personele sfeer kreeg de NFLS opnieuw een forse tegenslag te verwerken: Frederik Witteveen overleed op 66-jarige leeftijd. Hierdoor verdween de oudste initiatiefnemer uit het bestuur van de spoorwegmaatschappij. In dat jaar werd overigens oudgediende L.W. de Vries verkozen tot voorzitter van de Raad van Commissarissen.



#### KRIEBELEN

Het plan om de lijn van Anjum, ondanks de onverbiddelijke houding van de provincie Friesland, naar Oostmahorn door te trekken bleef kriebelen. Zowel in de gemeente Oostdongeradeel, op Schiermonnikoog, maar ook bij de NFLS en de HIJSM voelden de betrokkenen dat de lijn nog niet 'af' was. Het was dan ook niet verwonderlijk dat er opnieuw initiatieven genomen werden om dat laatste stukje van nog geen drie kilometer aan te leggen. De gemeente Schiermonnikoog

nam nu het initiatief en richtte een verzoek aan de HIJSM. De vroede vaderen van het eiland hadden zo goed als zeker een financiële toezegging weten te verkrijgen voor een degelijke aanlegsteiger van de veerboot. Zou die aanlegsteiger werkelijkheid worden, dan was het gevaar voor de passagiers om een nat pak te halen gedurende of na de overstap op paard en wagen verleden tijd, want de laatste tientallen meters moesten op die manier overbrugd worden. De ambitieuze

*Het goederenvervoer daalde in 1915 als gevolg van een exportverbod naar bepaalde landen tijdens de Eerste Wereldoorlog. Daardoor heerste op veel emplacementen een serene rust, zoals hier in Dokkum-Aalsum.*

*Collectie: Wietse Hoekstra.*

eilandgemeente stelde verder veel meer toeristen te verwachten gezien de aanbouw en uitbreiding van grote hotels, flinke pensions, villa's en woonhuizen. En niet op de laatste plaats: de gemeente subsidieerde de komst van een telefoonverbinding. Kortom, in de ogen van Schiermonnikoog waren dit goede redenen voor het verlengen van het spoor.

*In de beginmaanden van de mobilisatie gold een beperkte dienstregeling, waarbij vanuit Anjum slechts vier keer per dag naar Leeuwarden kon worden gereisd.*

*Collectie: A.H. van Mourik.*



#### STEUN

Van de beperkte gemeentelijke begroting (er woonden slechts enkele honderden mensen) zegde Schiermonnikoog niet minder dan tweeduizend gulden voor de aanleg toe. De eilandbestuurders kregen opnieuw steun van de collega's in Oostdongeradeel. Het college van burgemeester en wethouders in die Noord-Friese gemeente zegde 2000 gulden per kilometer in de vorm van een renteloze lening toe. De NFLS vond de totale bijdragen echter veel te weinig om de lijn te realiseren. Bij de geschatte aanlegkosten van 60.000 gulden zou de lening van Oostdongeradeel slechts maximaal 6000 gulden omvatten. Na herhaald aandringen verhoogde

## NFLS verliest oudste initiatiefnemer: mr. Frederik Witteveen

Behalve Reitze Bloembergen moest de NFLS binnen een jaar ook onvrijwillig afscheid nemen van Frederik Witteveen die zich vanaf eind jaren tachtig van de negentiende eeuw als voorvechter ontpopte van de komst van spoorwegen in Noord-Friesland. In 1882 startte hij zijn notariaat in Ternaard en al in 1889 maakte hij

deel uit van een comité dat zich sterk maakte voor de aanleg van raillijnen. Het gebied moest en zou uit zijn isolement, was zijn vaste voornemen. Uiteindelijk maakte hij deel uit van het comité der NFLS en werd benoemd tot lid van de Raad van Commissarissen. Witteveen zag zijn wens in vervulling gaan: een

uitgebreid lijnennet dat het noordelijke deel van de provincie ontsloot. Naast zijn activiteiten in de NFLS was ook hij maatschappelijk actief, onder meer als lid van de Staten van Friesland. Op 9 mei 1915 ontsliep hij na een kort ziekbed; hij werd 66 jaar. Witteveen was Ridder in de Orde van Oranje-Nassau.

De crematie van Frederik Witteveen geschiedde in het crematorium te Westerveld (bij Haarlem, waar zich ook de bekende begraafplaats nog bevindt). Geheel in stijl liet hij zijn stoffelijk overschot per trein vanaf Ternaard over 'zijn NFLS' vervoeren.

124

125

*Ondanks de Eerste Wereldoorlog – toentertijd aangeduid als ‘de grote oorlog’ – ontstonden nieuwe initiatieven, zoals de bouw van een zuivelfabriek vlakbij de halte Morra-Lioessens in 1915. De fabriek maakte in de beginjaren veel gebruik van het spoor, hoewel er geen spooraansluiting werd aangelegd. Collectie: Tresoar.*

de gemeente haar bijdrage tot 4000 gulden per kilometer, maar nog steeds was dat veel te weinig in de ogen van de NFLS. De gevraagde 6250 gulden kwam er niet, ook al stelde de HIJSM zich achter de aanleg (waarmee een geldlening door de HIJSM verzekerd was). Een pijnlijke conclusie trok de gemeenteraad van Oostdongeradeel bij de behandeling van het voorstel: de meeste reizigers naar Schiermonnikoog kozen de weg over Groningen. Vanuit die stad onderhield een reder een rechtstreekse bootdienst. Uiteindelijk werd het stil rond het plan. De NFLS wist dat de provincie niet te vermurwen was om ook in de buidel te tasten en dat laatste was weer een harde voorwaarde om rijkssubsidie (renteloze lening) te verkrijgen. Bovendien – en daar had de provincie een punt – zou de lijn maar beperkt rendabel kunnen zijn: gedurende de zomermaanden en met een beperkt aantal treinen, omdat er maar één dagelijkse bootverbinding was naar en van Schiermonnikoog. In 1916 kwam het plan nog even aan de orde in de gemeenteraad van Schiermonnikoog, toen daar een verzoek om geldelijke steun binnenkwam voor een tramplan van Veenwouden naar Groningen via Dokkum en Ee. De gevraagde renteloze lening voor de tram werd als contraproductief gezien: de komst van die railverbinding zou immers de aandacht helemaal van het verlengingsplan van de NFLS afleiden.

#### BOUWREKENING

Met de laatste uitbreiding van het net naar Anjum liet de minister van Waterstaat ook de definitieve bouwrekening opmaken. De aanleg van de NFLS in de toenmalige grootte, inclusief het aangeschafte materieel, kwam uiteindelijk uit op een investering van een kleine 4.7 miljoen gulden. Even strikt formeel rekenend zou hier dan nog de uitbreiding Metslawier – Anjum zelf niet bij mogen worden gerekend, want daarvan stond de definitieve bouwrekening nog niet vast. Het zullen vooral de beleggers – het jaarverslag lezend – zijn geweest die zich knarsetandend de fraaie aandelenprospectus herinnerden die ooit een investering van een kleine drie miljoen gulden in het vooruitzicht stelde. De financiële deelname in de NFLS moet voor deze beleggers een teleurstellende ervaring zijn geweest, gezien het ontbreken van dividend, het opschorten van rente op de obligaties en de zeer lage rente die via zogeheten scrips werd uitgekeerd. In 1916 gaf het jaarverslag het eerste, voorzichtige, sprankje hoop: “Het vervoer is nog nooit zo hoog geweest.” De omzet bedroeg niet minder dan 295.182 gulden en dat was niet minder dan 35.000 gulden meer dan het jaar ervoor. Een opsteker die ook het gevolg was van dagelijkse melktreinen van Anjum naar Amsterdam die vanaf 11 oktober 1916 werden ingelegd, op kosten van de regering. Los van dit vervoer stegen de tonnages, maar vooral de tarieven. In het binnenlands vervoer waren de prijzen met tien procent verhoogd; voor exportvrachten moest twintig procent meer worden betaald. Deze positieve ontwikkelingen



waren echter onvoldoende om een normale winst te behalen. Eerst moesten de renten betaald worden aan de HIJSM op de verschillende leningen en met veel moeite wist de NFLS de obligatiehouders een schamele twee procent rente uit te keren.

#### HEILIGE GRENS

In 1917 overtrof de omzetontwikkeling de verwachtingen opnieuw. De magische grens van 300.000 gulden omzet werd gedurende dat jaar overschreden; de teller stopte bij 316.500 gulden. Een prachtig resultaat, nog versterkt door een afname van de exploitatiekosten met niet minder dan 38.000 gulden. Er kwam eindelijk lucht in de financiële positie van het Noord-Friese lokaaltje, hoewel natuurlijk één zwaluw nog geen zomer maakte. Voor het eerst kon weer de volledige rente aan de obligatiehouders ten goede komen en lootte de NFLS niet minder dan tien van deze schuldbewijzen uit. Ook stelde de Raad van Commissarissen 31.000 gulden ter beschikking voor de bewijzen van uitgestelde schuld. Maar wat was de oorzaak van die positieve ontwikkeling?



*In 1917 werden de melktreinen van Anjum naar Amsterdam afgeschaft. Deze wagons gingen vanaf de NFLS naar Stavoren, waar ze op de boot naar Enkhuizen werden gereden.  
Collectie: Tresoar.*

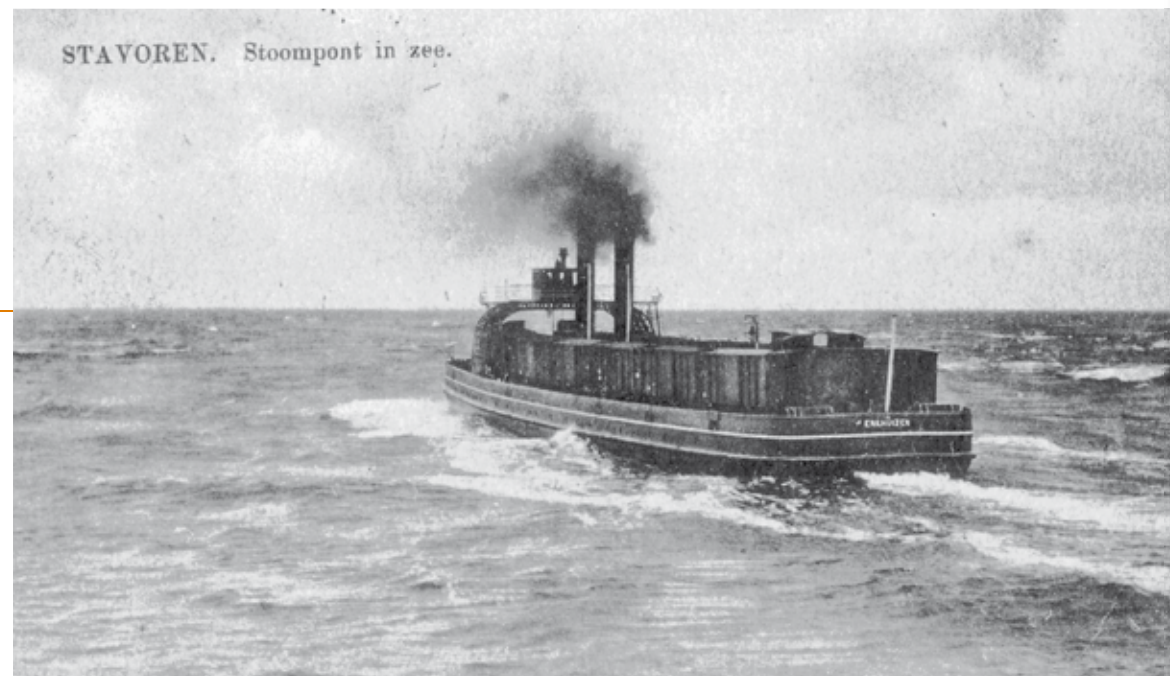
#### BASISDIENSTREGELING

De basisdienstregeling voor het vervoer van reizigers bestond na de wijziging in september uit de volgende opzet:

- Leeuwarden – Anjum: vier tot vijf retourritten op werkdagen. Late treinen werden geschrapt. Laatste trein naar Anjum vertrok al om 17.00 uur uit Leeuwarden. De vroege veetrein startte niet meer in Anjum maar in Dokkum-Aalsum.
- Stiens – Tjummarum: vier retourritten op werkdagen; tussen Sexbierum en Harlingen drie retourritten op zeer ongunstige tijdstippen. Op vrijdag vertrok de eerste trein van Tjummarum naar Harlingen pas om 14.52 uur.
- Tzummarum – Franeker: drie retourritten op ongunstige tijden: vroegste aankomst in Franeker 10.16 of 10.26 uur (vrijdags); vertrek eerste trein 11.03 uur uit Franeker Halte. Laatste trein van Tjummarum naar Franeker om 18.18 uur en omgekeerd vertrok de trein om 19.33 uur uit Franeker.

#### ONAANGENAME VERRASSING

Maar 1917 had ook een buitengewoon onaangename verrassing voor de NFLS in petto. Voor de derde maal in korte tijd kregen medewerkers en commissarissen van de maatschappij met een overlijden te maken. Ditmaal was het directeur Kalt die plotseling en geheel onverwachts overleed. De *Leeuwarder Courant* van 29 maart 1917: *“Gisteren, op reis naar Amsterdam, werd de heer Kalt tussen Stavoren en Enkhuizen onwel. In het ziekenhuis in Enkhuizen werd hij opgenomen waar zijn toestand dadelijk zorgwekkend bleek. Hedenmiddag halftwee was het leven gevloeden. Een beroerte had aan een werkzaam bestaan een einde gemaakt (...). Hij was, behalve een nauwgezet ambtenaar, een vriendelijk en welwillend man. Niet alleen in de kringen van de zijnen zal dit droevige sterfgeval treffen en zijn heengaan als een verlies worden beschouwd(...). De begrafenis van zijn stoffelijk overschot heeft maandag plaats in zijn geboorteplaats Hardegarijp; twaalf uur vertrekt de stoet van het station.”* Het verscheiden van Kalt maakte het nodig een buitengewone aandeelhoudersvergadering te beleggen op 26 april. Daarop werd Gellius Leopold, al in 1900 als boekhouder in dienst gekomen van de maatschappij, tot directeur benoemd.



#### SLUITING TJUMMARUM - FRANEKER

Het laatste oorlogsjaar bleek nog beter voor de kas van de NFLS. De omzetten stegen opnieuw, nu tot een spectaculaire 338.150 gulden. Hoewel het goederenvervoer toenam, waren het opnieuw tariefsverhogingen en verlaging van de exploitatiekosten die een positief saldo op de eindafrekening tot gevolg hadden. Een relatief grote daling van de exploitatiekosten was het gevolg van de staking van zowel het reizigers- als het beperkte goederenvervoer tussen Tjummarum en Franeker Halte. Met ingang van 3 juni 1918 moesten de weinige reizigers op die route 'het maar uitzoeken'. Een alternatief werd niet geboden. Daarnaast schrapte de HIJSM over de gehele linie nog meer treinen, maar nu weer volgens de kaasschaafmethode. Een andere vergroting van de inkomsten kwam uit reizigersabonnementen, waarvan de NFLS een relatief groter aandeel ontving als gevolg van een nieuwe verdeelsleutel. Met minder kosten en meer omzet kon de NFLS nu opnieuw en nog veel beter voldoen aan de

wensen van de schuldeisers in de vorm van een volledige rentevergoeding van de obligatiehouders en het uitloten van obligaties. Maar van een echt winstgevende exploitatie was nog steeds geen sprake. Daarvoor waren de rentelasten op de van de HIJSM geleende gelden structureel nog te hoog ten opzichte van de inkomsten. Van dividend voor de aandeelhouders kon al helemaal geen sprake zijn.

De streek ontwikkelde zich, mede door de hoge inkomsten als gevolg van de voedseltekorten in Nederland, in economisch gunstige zin. Het aantal goederenklanten nam daardoor toe, onder meer door de opening van groentedorgerijen in Franeker, Sint Anna Parochie en Vrouwbuurtstermolen en een jamfabriek in Sint Anna Parochie. Intussen hadden directie en commissarissen zich niet neergelegd bij de schade die de NFLS had geleden over de laatste vijf oorlogsmaanden van 1914. Ze accepteerden het feit niet dat alle grote spoorwegmaatschappijen hun schade gecomp-

# NFLS-directeur Kalt plotseling overleden

Het totaal onverwachte overlijden van NFLS-directeur Kalt op 29 maart 1917 moet bij zijn mede-NFLS'ers zijn ingeslagen als een bom. Kalt was de NFLS en de NFLS was in ieder geval directeur Kalt. Hij werd slechts 58 jaar. Kalt was de man van het eerste uur. Toen de plannen voor de NFLS (in 1897) serieuzer werden, was Kalt al van de partij. Deze ambitieuze, toen 38-jarige ingenieur die werkzaam was bij Provinciale Waterstaat van Friesland, kon de N.V. NFLS in oprichting wel gebruiken en Kalt was ook toe aan een tweede belangrijke carrièresprong. Hij werkte samen met zijn commissarissen de omvangrijke plannen uit, liet landmetingen verrichten, zette procedures bij de overheden in werking, verkreeg de renteloze leningen en bouwde de NFLS op tot de respectabele (maar volgens sommigen veel te grote) omvang van ruim 170 medewerkers. Hij vormde zeker ook de stuwende kracht achter de aanleg die met veel ups and downs gepaard ging. Hij moet een bijzonder groot incasseringsvermogen hebben gehad.

Na 1905, de overgang van de exploitatie van de NFLS naar de HIJSM, kwam hij in een rustiger vaarwater. Hij werd inspecteur en later hoofdinspecteur in Friesland en kreeg uiteindelijk alle lijnen (met inbegrip van 'zijn' NFLS) onder zich, inclusief de spoorveerdienst tussen Enkhuizen en Stavoren. Een mooie promotie. Tegelijkertijd bleef hij aan als directeur van de NFLS met natuurlijk een veel minder zwaar takenpakket. De Raad van Commissarissen dacht er niet over hem te vervangen. Integendeel: toen hij na enkele jaren vriendelijk doch dringend door de HIJSM verzocht werd zijn bijverdienste bij de NFLS op te geven, vond dit geen genade bij de Raad van Commissarissen.

Kennelijk heeft deze Raad het nodige gelobbyd bij de topambtenaren van de 'Hollandsche', want Kalt kreeg uitstel. Hij mocht nog twee jaar aanblijven. Daarna zeurde niemand meer over zijn topfunctie bij de NFLS. De Raad van Commissarissen kon zich gesteund blijven voelen door deze bekwame, hardwerkende en zeker ook beminnelijke directeur, als we de publicaties mogen geloven.

Bij zijn begrafenis enkele dagen later in Hardegarijp gaven ze allemaal acte de présence: de Raad van Commissarissen van de NFLS, HIJSM-directeur Kalff (de latere minister van Waterstaat) en medewerkers en oud-personeelsleden van de NFLS, de HIJSM en de SS. Kalff memoëerde de oud-NFLS-directeur als een ijverig man. "Het is allerminst aan zijn werklust en werkkraft te wijten, dat het ten slotte beter was, dat de bedoelde dienst (NFLS - OK) werd overgenomen door de HIJSM. Zo kwam hij dan bij ons. En ik geloof, dat de heer Kalt er niet minder gelukkig om was, gesteund als hij werd door zijn chefs en ontheven van veel zorg."

Zijn beoogd (en later benoemd - OK) opvolger Gellius Leopold, die als eerste boekhouder begin twintigste eeuw in dienst kwam, deed het woord namens de NFLS. Hij stelde dat Kalt nog boordevol plannen zat en doelde daarmee ongetwijfeld op zijn 'Noord-Friesche', maar hij keek ook terug op de periode waarin deze maatschappij nog zelf de exploitatie ter hand nam. "Wie u beter kenden, weten echter ook, hoe de lasten op u hebben gedrukt en de zorgen gekweld, toen ge nog directeur van de NFLS waart. Dikwijls heb ik u met moeilijkheden zien worstelen, zien strijden met zorg over dingen, die ge liever anders wildet hebben. Inderdaad, de strijd was dikwijls zeer zwaar,

misschien is hij u wel te zwaar geweest, maar toch bleeft gij welgemoed, omdat ge uw gezin gelukkig wildet zien, omdat gij getracht hebt een buitengewoon goed vader en echtgenoot te zijn (...)"

Uiteindelijk werd het stoffelijk overschot naar goed Fries gebruik een keer om de kerk heen gedragen, waarna de teraardebestelling plaatshad.

*De nog jonge Gellius Leopold moest, als gevolg van het overlijden van directeur H.J. Kalt, het roer van de NFLS overnemen.*

*Foto: Collectie Gellius Leopold junior.*



penseerd hadden weten te krijgen van de Nederlandse regering, terwijl de NFLS het nakijken had. De ingewonnen juridische adviezen gaven hoop op een positieve uitkomst. Onderhandelingen met het Rijk waren tot dan toe op niets uitgelopen. In 1918 begon dan ook de rechtszaak tegen de Staat der Nederlanden. Het leek Kleinduimpje tegen de Reus.

De in 1918 beëindigde oorlog bracht voor de Nederlandse bevolking en voor de spoorwegaansmaatschappijen nauwelijks positieve veranderingen. De voedselpositie bleef kritisch en ook de kolensituatie was nijpend.

Met het aflopen van de oorlog en de zware gevechten die onder meer plaatsvonden in Noord-Frankrijk en België kwam een enorme stroom vluchtelingen op gang. Een groot deel van hen koos voor Nederland als veilige haven. Ook Friesland kreeg met deze grote groepen ontheemden te maken; eind oktober kwamen ruim duizend Franse vluchtelingen aan in Leeuwarden. Een klein deel van hen zette de reis voort en werd opgevangen op het station Dokkum-Aalsum. Daar stonden honderden belangstellenden, inclusief een comité bestaande uit de burgemeesters van Dokkum en Oostdongeradeel, om de Fransen welkom te heten. De inwendige mens van deze bijna honderd vluchtelingen kreeg de eerste verzorging in de voormalige openbare lagere school (Oosterbolwerk) en daarna vervolgden ze hun reis naar opvangadressen in Dokkum en Oostdongeradeel.



*Tussen Tjummarum en Sexbierum-Pietersbierum (foto) reden in 1917 geen rechtstreekse goederentreinen meer, wel reizigerstreinen, maar minder dan voor 1914.*

*Collectie: Freerk de Jong (1930-1981).*

Op 13 september 1918 kreeg de NFLS opnieuw – voor de vierde achtereenvolgende maal binnen korte tijd – een overlijdensmededeling voor de kiezen. Ditmaal betrof het bankier Theodoor Gilissen die bij een treinongeluk bij Weesp om het leven kwam. Hij was een van de veertig slachtoffers van deze treinramp die het gevolg was van een verzakking van het baanlichaam. Over Gilissen, die vanaf het begin deel uitmaakte van de Raad van Commissarissen en ook de beursgang van de NFLS mogelijk maakte, is relatief weinig bekend. Hij lijkt een onopvallende harde werker te midden van de wat meer op de voorgrond treden figuren onder wie zijn medecommissarissen De Vries, Witteveen en Bloembergen. Met de laatstgenoemde bouwde hij het financiële fundament onder de NFLS. Overigens bestaat de gelijknamige en naar hem vernoemde bank nog steeds.

#### BETERE KASPOSITIE

In het daaropvolgende jaar 1919 verbeterde er nauwelijks iets aan de economische positie van Nederland. Die werd eerder slechter dan beter. Toch kon de NFLS zich over 1919 verheugen in een nog betere kaspositie, ofschoon naar verhouding minder reizigers en goederen werden vervoerd. De sterk gestegen exploitatiekosten kwamen wederom voor rekening van de HIJSM, die steeds grotere verliezen leed. De sterk gestegen kosten trachtten de spoorwegmaatschappijen opnieuw te compenseren door nog hogere tarieven (in het reizigersvervoer een stijging met 25 procent). Met als prettige bijkomstigheid dat de NFLS de omzetgrens van vier ton doorbrak en op ruim 408.000 gulden uitkwam. De inkomsten uit het reizigersvervoer stegen spectaculair, met bijna 49.000 gulden, die uit het goederenvervoer namen met 18.000 gulden toe. Het aantal uitgelote bewijzen van uitgestelde schuld kon in 1919 tot 1274 stuks stijgen, de rentevergoeding op de obligaties kon

helemaal worden uitbetaald en last but not least konden opnieuw verscheidene obligaties worden uitgeloot. Heel voorzichtig begon de NFLS te denken aan dividend voor de aandeelhouders... Overigens kwam het baanvak Tjummarum – Franeker Halte op 9 juli 1919 weer in dienst met een minimaal aanbod: twee retourritten op werkdagen. Op zon- en feestdagen moesten de reizigers een andere route nemen, want de HIJSM bood geen treinen aan.

#### FIETS

De hooggespannen verwachtingen van de NFLS vielen in 1920 wat tegen. De weer gestegen reizigerstarieven, onder andere abonnementskaarten voor werklieden, bleken een beetje te veel van het goede voor de Friese plattelandsbevolking. Nederland stapte voor de korte afstand massaal op de fiets, waardoor veel geld bespaard kon worden. De reizigersomzet daalde om beide genoemde redenen met ruim 44.000 gulden. Daarmee werd wel bereikt dat de exploitatiekosten afnamen en er minder gebruik werd gemaakt van de trein. En dat was nu precies wat de grote spoorwegmaatschappijen met de tariefmaatregelen hadden beoogd: ontmoediging van het reizen! De kolennood bleef namelijk onverminderd hoog. Het goederenvervoer boekte wel een stijging, zowel in geld als in tonnage. Niettemin bleef er een positief saldo over, als we de verplichtingen aan geldschietters even niet meerekenen. Opnieuw – het wordt een beetje eentonig – kon de NFLS aan haar renteverplichtingen voldoen en lootte weer obligaties uit. Meer zat er niet in. De uitbetaling van dividend moest nog even wachten.

# OOSTELIJKE TAK

Hier takte de NFLS-lijn naar Stiens af van het emplacement Leeuwarden. Op 9 mei 2013 is er voor het geoeffende oog nog iets van taluds te zien. Foto: Victor Lansink.

LEEUWARDEN  
LEEUWARDEN HALTE  
JELSUM  
BRITSUM  
STIENS  
HIJUM  
HALLUM  
MARRUM-WESTERNIJKERK  
BLIJA  
HOLWERD  
TERNAARD  
HANTUM  
DOKKUM-AALSUM  
METS LAWIER  
MORRA-LIOESSENS  
ANJUM

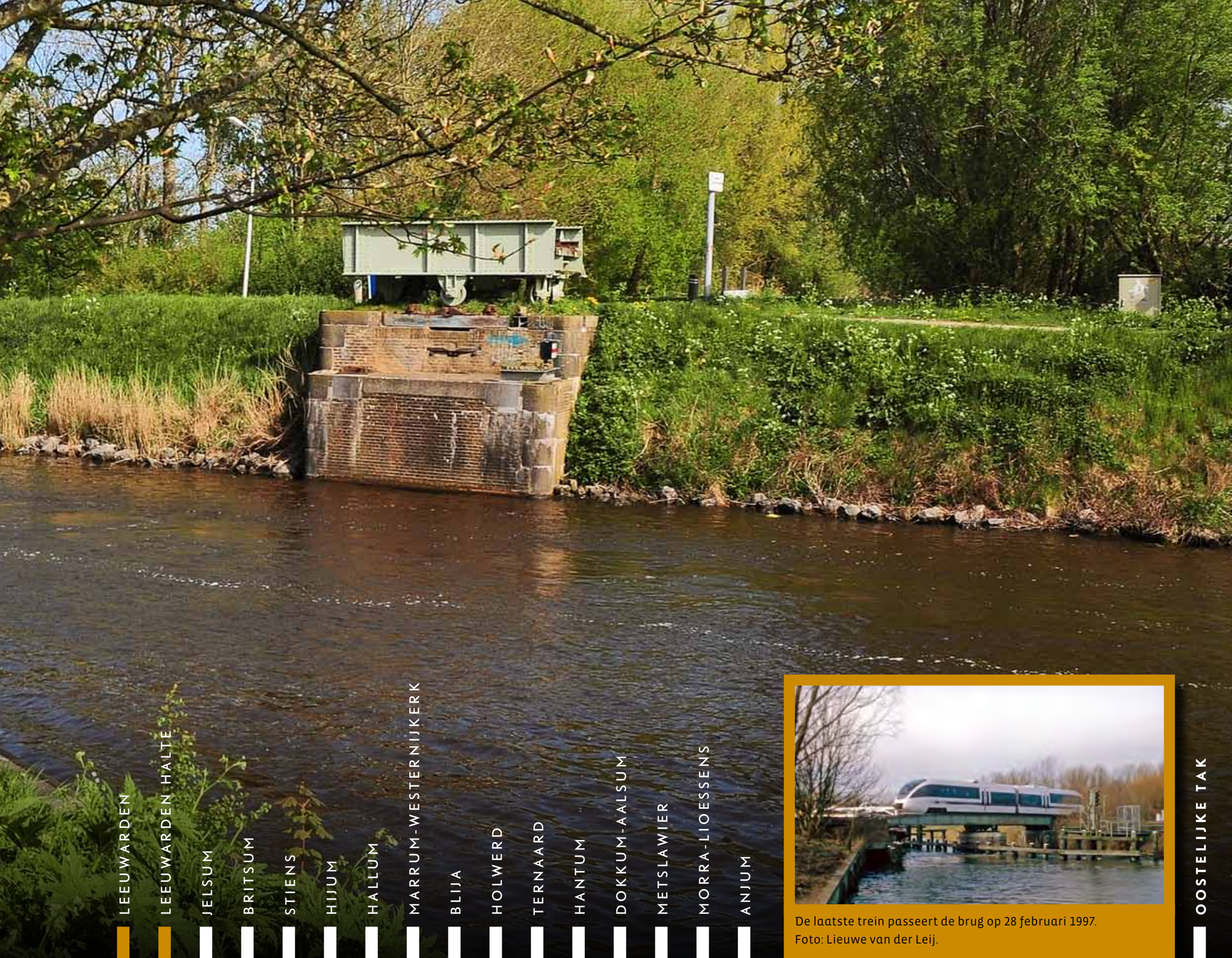


Op 29 maart 1989 komt loc 2336 uit Stiens binnen te Leeuwarden. Foto: Hans Elzinga.

Van het grootste 'kunstwerk' op de NFLS-lijnen – de brug over de Harlingertrekvaart – resteert op 9 mei 2013 nog een monument: het draaistuk van de spoorbrug. Foto: Victor Lansink.



Ruim 45 jaar vroeger, op 16 april 1965, waren de spoorse geluiden op die plek nog niet verstomd. Hier komt loc 2435 met een lange trein van de NFLS-lijnen. Foto: David Mol.



LEEWARDEN

LEEWARDEN HALTE

JELSUM

BRITSUM

STIENS

HIJUM

HALLUM

MARRUM-WESTERNIJKERK

BLIJA

HOLWERD

TERNAARD

HANTUM

DOKKUM-AALSUM

METSLAWIER

MORRA-LIOESSENS

ANJUM



De laatste trein passeert de brug op 28 februari 1997.  
Foto: Lieuwe van der Leij.

OOSTELIJKE TAK

De Harlingerstraatweg in Leeuwarden nabij het vroegere Leeuwarden Halte. Nu zonder spoor- en tramwegovergang op 9 mei 2013. Net achter het kruis lag de spoorwegovergang van de NFLS. Waar de tramlijn lag is niet meer goed te bepalen. Foto: Victor Lansink.



OOSTELIJKE TAK



Rond 1904/1905 was het verkeer een stuk rustiger. Rechts het tramspoor naar Marssum. Foto: Stichting NVBS Railverzamelingen.

- LEEWARDEN
- LEEWARDEN HALTE
- JELSUM
- BRITSUM
- STIENS
- HIJUM
- HALLUM
- MARRUM-WESTERNIJKERK
- BLIJA
- HOLWERD
- TERNAARD
- HANTUM
- DOKKUM-AALSUM
- METSLAWIER
- MORRA-LIOESSENS
- ANJUM

# Gestegen kosten en lonen gedurende de Eerste Wereldoorlog

De kosten van levensonderhoud stegen gedurende de Eerste Wereldoorlog als gevolg van beperkte importmogelijkheden. Levensmiddelen, kolen en daarmee verband houdend ook tal van grondstoffen, producten en het reizen stegen snel in prijs. De lonen volgden op afstand. De spoorwegen leden onder de sterk gestegen prijzen voor onder meer metaal, hout, maar vooral kolen. De stijging van de spoortarieven was niet alleen bedoeld om de gestegen kosten te compenseren, maar vooral om het reizen te ontmoedigen met als achterliggend doel de sterk beperkte kolenvoorraden niet geheel te hoeven aanspreken. Vooral de in het begin van de jaren twintig hoge lonen drukten op de winstgevendheid van de spoorwegen.

## Index levensonderhoud

1913	1915	1919	1925
100	113	194	176

## Indexen daglonen

1913	1915	1919	1925
100	103	200	124

Uit: *Spoorwegen in Nederland – Guus Veenendaal 1913-1929*; Bron: Brugmans, Paardenkracht en mensenmacht, 1963.

*In 1919 werd het steeds stiller op het goederen-emplacement van Stiens en op de NFLS-lijnen. Nederland verkeerde in een recessie en de tarieven voor het vervoer van reizigers en goederen waren extreem hoog.*  
Collectie: Wietse Hoekstra.

## EERSTE AUTOBUSSEN

Het jaar 1920 zou voor Friesland historisch blijken. De eerste autobusondernemers begonnen aarzelend hun diensten aan te bieden, ook in het Noord-Friese gebied. Met uit het Duitse leger overgenomen voertuigen die soms in Noord-Friesland van een primitief koetswerk voorzien. Onder meer in Leeuwarden, maar ook in enkele plaatsen in Noord-Friesland waar ze de verbindingen tussen de meer afgelegen dorpen en de dichtstbijzijnde stations verzorgden. De directie van de NFLS moest die ontwikkeling ook hebben gezien. De simpele voertuigen met hun primitieve inrichting en al even oncomfortabele massieve wielen, zullen vast geen grote indruk op deze spoorwegmensen hebben gemaakt. Maar dat zou niet al te lang duren... Overigens is aan het busvervoer tussen 1920 en 1937 een apart hoofdstuk in dit boek gewijd.



## HISTORISCH

Het jaar 1920 was in nog een opzicht historisch: de Staat der Nederlanden kreeg via een aandelenconstructie zeggenschap over de beide grote spoorwegmaatschappijen. De belangengemeenschap waarin HIJSM en SS samenwerkten kreeg, ondanks het feit dat beide maatschappijen zelfstandige juridische eenheden bleven, steeds meer gestalte. Naar buiten toe heette deze belangengemeenschap 'Nederlandsche Spoorwegen'. De samenwerking behelsde onder meer de samenvoeging van de verschillende diensten, het materieel en uiteindelijk ook het totale personeel, inclusief de beide directies. Het samengaan verliep verre van soepel, wat zich uitte in onder meer verzet van het exploitatieve personeel en miscommunicaties. Eind 1920 liep dit zo uit de hand, dat grote vertragingen en het uitvallen van treinen aan de orde van de dag waren. De NFLS heeft hier, zij het indirect, van te lijden gehad. Ook op de lijnen van de Noord-Friese moesten de vertragingen vanuit het zuiden en Holland hun gevolgen hebben gehad, hoewel daarover relatief weinig bekend is.

## RECORDHOOGTE

In 1921 bereikte de NFLS nog niet eerder behaalde resultaten. De omzet steeg naar een recordhoogte en passeerde de voor onmogelijk gehouden grens van een half miljoen gulden (514.123 gulden om precies te zijn). Niet minder dan 131.000 gulden had de spoorwegmaatschappij meer ontvangen. Ruim 50.000 gulden boekte de NFLS meer aan inkomsten uit het reizigersvervoer en met 72.000 gulden stegen de omzetten in het goederentransport. Dat laatste kwam onder meer voort uit de opening van een beetwortelenfabriek nabij het station Franeker Halte waarvoor de NFLS een niet onbelangrijk deel van de suikerbieten mocht transporteren. Daarnaast steeg het aardappelvervoer sterk. Dat laatste was niet alleen het gevolg van het tekort aan voedsel in Nederland, maar ook van de niet aflatende inspanningen in het Noord-Friese om de kwaliteit van zowel de gewone aardappelen als die van de pootaardappelen structureel te verbeteren. Een niet onbelangrijke invloed had ook de binnenvaart: de kanalen waren langdurig door dichtvriezen onbevaarbaar met als gevolg

130

131

*De spoorweghaven in Minnertsga rond 1921. Arbeiders laden koolrapen over op de trein. Mede dankzij het toegenomen goederen- en reizigersvervoer en de extreem hoge tarieven, was 1921 het meest succesvolle jaar in de geschiedenis van de NFLS. Collectie: O.J. de Jong.*



een snelle stijging van het spoorvervoer. En een bijkomend voordeel: de problemen met het ineenschuiven van de activiteiten van HIJSM en SS waren begin 1921 verdwenen, als sneeuw voor de zon. Vermoedelijk als gevolg van een grote publieke en politieke druk.

#### JUBELSTEMMING

Dankzij die enorme omzetstijging verkeerden Raad van Commissarissen en directie van de NFLS in een jubelstemming. Dit was waar sinds de opening van de lijnen naar was gestreefd: een rendement waardoor het ook mogelijk was – eindelijk na twintig jaar – dividend uit te betalen. Daarbij was de NFLS er in 1921 zelfs al in

## Tegels (Estriken)

De deurwaarder E. Kuipers te Harlingen zal dinsdag 9 augustus 1921, des namiddags 2 uur op het emplacement van het station Franeker Halte te Franeker in het openbaar à contant verkopen:

- Twee wagons (pl.m. 11.400) zo-

genaamde onbreekbare Belgisch Tegels (Estriken).

Voor bezichtiging kan men zich vervoegen tot de stationschef aldaar.”

*Advertentie uit onbekende krant (uit: verzameling Wietse Hoekstra)*

geslaagd te beginnen met het betalen van rente op leningen die van gemeenten en provincie waren gekregen en twintig jaren renteloos waren gebleven.

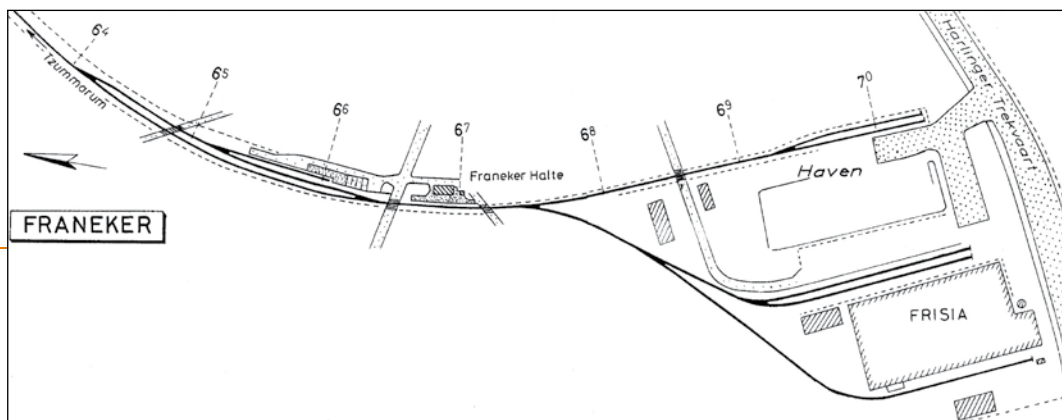
Of de aandeelhouders stonden te springen om de 74 gulden dividend (op een aandeel van nominaal duizend gulden) in ontvangst te nemen, vermeldt de geschiedenis niet. Maar een rendement van 7,4 procent op een spoorwegaandeel, terwijl de HIJSM en de SS diep in de rode cijfers zaten, was bepaald niet slecht.

De Raad van Commissarissen mocht 103.000 gulden verdelen over de aandeelhouders en boekte na aftrek van het dividend het resterende bedrag op de reserves. Een domper op de feestvreugde vormde een brand in de locomotiefloods in Dokkum.

## NS overweegt NFLS over te nemen

*De meer dan uitstekende resultaten van de NFLS in 1921 vielen ook de belangengemeenschap der Nederlandsche Spoorwegen op. NS (HIJSM) wilde wel van het exploitatiecontract af, maar zou dan de NFLS in haar geheel moeten overnemen. In 1922 kwam een dergelijk voorstel ter sprake in de Raad van Commissarissen van de belangengemeenschap. De toen zwaar verlieslijdende spoorwegen dachten daarmee op jaarbasis 84.000 gulden te besparen. De overname van de Noord-Friese maakte deel uit van een plan nog meer lijnen over te nemen, zoals de beide Noord-Groningse verbindingen Winsum – Zoutkamp, Sauwerd – Roodeschool en de Twents-Duitse tramlijn Denekamp – Oldenzaal – Losser – Gronau (Duitsland). Doch de tijd werd niet rijp geacht om bij de regering, die toch al veel geld moest bijpassen, aan te kloppen. De Raad besloot af te wachten. Het jaar daarna besloot de NS-top de beslissing uit te stellen. De omzetten bij de NFLS (en ook bij de andere lijnen) stonden onder druk. Uiteindelijk is het er in die vorm niet van gekomen. De opkomst van het wegverkeer verhinderde dit.*

De sporensituatie van Franeker Halte met de in 1921 geopende suikerfabriek Frisia. Vooral gedurende de eerste jaren vervoerde de NFLS duizenden tonnen suikerbieten en kolen naar deze fabriek. Tekening: Dick van der Spek.



#### KRITISCHE ANALYSE

Een kritische analyse van de structurele financiële positie van de NFLS verhinderde de euforiestemming bij Raad en directie. De uitstekende financiële resultaten waren door een samenloop van omstandigheden tot stand gekomen. Het dienstbetoon aan de reizigers was slechts mondjesmaat verbeterd. De passagierstreinen reden met vaak veel te weinig rijtuigen om het aantal reizigers zittend te kunnen vervoeren. En nog steeds was het aantal treinen veel kleiner dan voor de oorlog, waardoor de exploitatieresultaten voor de NFLS (niet voor de HIJSM) gunstig uitpakten. Tel daarbij op de uitschakeling van de binnenvaart door bevroren kanalen, de veel te hoge tarieven voor reizigers en goederen en het eindresultaat over 1921 komt toch in een wat ander daglicht te staan. Daarbij hoort ook de kanttekening dat de Raad van Commissarissen geen beslissing nam over de aflossing van de grote leningen. Die had de NFLS van de HIJSM weten te verkrijgen bij de overgang van de exploitatie in 1905 en waren later nog vergroot voor de uitbreiding naar Anjum. De rente op die kredieten drukte zwaar op de begroting. Na het voor de NFLS in financieel opzicht prachtige jaar 1921 kreeg het bedrijf te maken met de gevolgen van een economische crisis die heel

Nederland trof. Prijzen voor (onder meer) landbouwproducten begonnen te dalen. Daarnaast steeg het aantal autobusdiensten gestaag. Het voorbeeld van de autobuspioniers was niet onopgemerkt gebleven.

## Foutje in de dienstregeling?

Op 26 september 1922 stuurt de gemeente Barradeel een klacht naar de directie van de spoorwegen wegens het verminderen van de diensten Leeuwarden – Stiens – Anjum en Leeuwarden – Harlingen/Franeker

van vijf naar vier treinen per dag. Opmerkelijk is dat het vijfde exemplaar al in 1914 uit de dienstregeling was verdwenen.

**Fokko S. Feenstra**

#### DALING

In 1922 namen de omzetten op de Noord-Friese af. De ontvangsten daalden met niet minder dan 94.000 gulden, maar bleven ruim boven de vier ton (419.683 gulden). Door de zeer lage landbouwprijzen hielden de boeren hun voorraden – in afwachting van betere tijden – zoveel als mogelijk achter, waardoor het aanbod van lading drastisch daalde. Na aftrek van de te betalen renten en andere verplichtingen bleef er toch nog een batig saldo over van 70.000 gulden, waardoor de aandeelhouders 55 gulden per aandeel dividend ontvingen (5,5 procent over de nominale waarde). Een flinke klapper maakte de NFLS in het reizigersvervoer. Voor het eerst maakte het jaarverslag melding van ‘het uitgebreide autoverkeer’, waarbij vooral het autobusverkeer werd bedoeld. De autobusondernemers, in getal sterk gestegen, beperkten hun activiteiten niet meer tot het aan- en afhalen van treinreizigers op stations en halten, maar sloegen hun vleugels uit. In Leeuwarden was zelfs een stadsdienst ontstaan en gaandeweg boden de autobusondernemers ook hun diensten aan op de wat langere afstand, bijvoorbeeld tussen Dokkum en Leeuwarden. Daarbij waagde de belangengemeenschap der Nederlandsche Spoorwegen het de tarieven opnieuw, zij het licht, te verhogen. Gezien de opkomende concurrentie geen slimme zet. Tegelijkertijd daalden de tarieven voor het vervoer van beetwortelen (suikerbieten) en aardappelen, maar dat kon de afvloeiing naar de binnenvaart niet tegenhouden die ditmaal geen last had van dichtgevroren rivieren en kanalen.

Een belangrijke verdere stap in het samengaan van de beide spoorwegmaatschappijen was de start van een gemeenschappelijke locomotiefdienst op 1 juni 1920. Tot in 1922 had de NFLS beperkt van doen gehad met inzet van haar locomotieven elders. Regelmatig waren NFLS-locomotieven in depot in Leeuwarden om daarmee de vroegste goederentrein vanaf het beginpunt in de Friese hoofdstad te kunnen trekken. In de periode voorafgaand aan de fusie van de beide spoorwegmaatschappijen had men beperkt gebruik gemaakt van de NFLS-locomotieven, omdat ze niet geschikt waren voor de wat langere afstanden, gezien hun beperkte maximale voorraden aan kolen en water.



### TWEE DRUPPELS WATER

Dit veranderde in 1922. Na het ingaan van de zomerdienst verdween het merendeel van de machines naar andere depots zoals Groningen. In ruil daarvoor kwamen gelijksoortige locs van de Staatsspoorwegen in depot in Leeuwarden en (vooral) Stiens. Op het eerste gezicht leken de twee soorten machines als twee druppels water op elkaar. Maar in werkelijkheid zaten de verschillen vooral in de hoeveelheden mee te nemen kolen en water: die waren zodanig groter dat de voorraden gemakkelijker op de eindpunten konden worden aangevuld dan bij de NFLS-locs, die onderweg nog wel eens van extra brandstof of water moesten worden voorzien. Hoewel van de inzet van de passagiersrijtuigen bekend is dat een deel al in 1906 elders op het HIJSM-net reed, mag worden aangenomen dat met ingang van 1921 – met het samenvoegen van de bestanden van HIJSM en SS – ook meer NFLS-rijtuigen elders in Nederland hun diensten gingen verrichten. De beperkte dienstregelingen in en direct na de

Eerste Wereldoorlog leidden namelijk tot een overschot aan NFLS-rijtuigen. Overigens waren de materieelparken met ingang van 1921 in één uniform systeem ondergebracht. Zo stonden de oorspronkelijk genummerde NFLS 1 tot en met 10 daarna te boek als 7101-7110. De in 1922 nog steeds geldige beperkte dienstregeling beviel allesbehalve. Treindiensten werden niet zozeer op basis van wensen van het reizend publiek ingericht, maar veeleer vanuit exploitatieve invalshoeken. De dienst moest zo efficiënt mogelijk worden uitgevoerd. Daardoor reden bijvoorbeeld de vrijdagse veemarkttreinen uit Tjummarmarum naar Leeuwarden op voor de boeren onmogelijke tijdstippen. Boeren en hun vee kwamen vaak op de markt aan terwijl de handel al op zijn einde liep. Het gevolg: protesten, vooral uit Het Bildt en Barradeel.

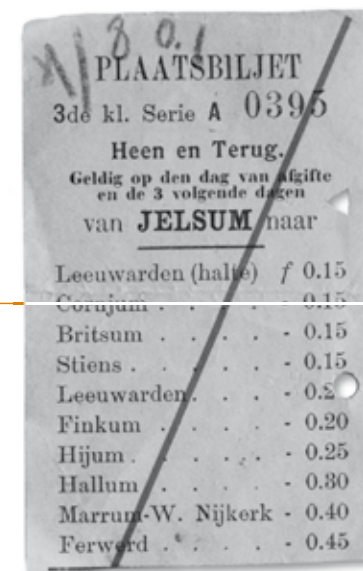
*Ten opzichte van de autobus die door de dorpen reed, stopte de lokaaltrein vaak op halten die ver van de dichtstbijzijnde dorpen aflagen, zoals Wijnaldum. Reizigers moesten de laatste, soms verre, etappe dan te voet afleggen.*  
Collectie: O.J. de Jong.

### AUTOBussen

Het jaar 1923. Opnieuw moest de NFLS een daling van de omzetten vaststellen; 84.000 gulden ontving de maatschappij minder dan in het jaar daarvoor. De voornaamste oorzaak: de ongebreidelde concurrentie van de autobussen. De omzet kwam nu ruim onder de vier ton uit. De NFLS deed in samenwerking met de HIJSM een poging deze ontwikkeling te keren: er kwamen op vrijdagen speciale goedkope buurtverkeerkaarten waarmee naar en van de Leeuwarder veemarkt gereisd kon worden. De poging om weer meer reizigers uit te bussen te lokken mondde uit in een faliekante mislukking. Het aantal reizigers nam niet toe en wie wel voor de trein koos, maakte nu gebruik van de veel goedkopere kaartjes. Daarbij kwam nog de algemene onvrede in de streek over de dienstregeling van de reizigerstreinen op de Noord-Friese. Het aantal treinen dat er reed werd als volstrekt onvoldoende gekwalificeerd en het aantal zitplaatsen liet te wensen over. Ook over de aansluitingen op en van de boot naar Ameland en Schiermonnikoog en de treinen in Leeuwarden waren de reizigers allerminst te spreken vanwege de veel te lange wachttijden. De klachten bereikten zelfs de minister, die in de Tweede Kamer aangaf te streven naar verbetering op de NFLS – al was dat niet van de een of de andere dag mogelijk. Bij de eerste wijziging van de dienstregeling werd wel een extra retourrit Leeuwarden – Anjum ingelegd, om in ieder geval aan de ergste klachten tegemoet te komen. Gezien die achtergronden was het logisch dat het aantal autobusdiensten snel groeide. Dit

*De kosten voor een treinkaartje stegen in 1922 opnieuw naar een ongekennde hoogte. Gezien de opkomende concurrentie zou dat geen slimme zet blijken.*

Collectie: Wietse Hoekstra.



baarde de NFLS inmiddels terecht grote zorgen. Iedereen kon namelijk op een legale manier een busdienst starten als maar aan de meest elementaire regels van de Wet op de Openbaar Vervoermiddelen werd voldaan: het publiceren van de dienstregeling in de lokale kranten en het aanvragen van een vergunning voor een standplaats aan het begin en het einde van de route (indien die langs de openbare weg lag). De overheid legde de autobusondernemers dus nauwelijks verplichtingen op. Daarbij kwam dat de ondernemers bijna gratis het wegennet mochten gebruiken; ze betaalden slechts een geringe motorvoertuigenbelasting. Wie een busdienst wilde beginnen kon gedurende het begin van de jaren twintig ook gemakkelijk aan zo'n vervoermiddel komen. De overtollig geworden oorlogsvoertuigen overspoelden de markt en de fabrieken die zich met de productie van deze oorlogsbussen en -vrachtwagens hadden beziggehouden, schakelden om op de productie van nieuwe auto's en autobussen.



*De eigen NFLS-locomotieven werden na de fusie tussen de HIJSM en de SS steeds minder ingezet. Daarvoor kwam een serie locomotieven in de plaats die van de Staatsspoorwegen afkomstig was, en als twee druppels water op de NFLS-machines leken. Hier zo'n nieuwigeling, de NS 7122 te Franeker Halte, in de jaren twintig. Collectie: Jan Zuidema.*

### STRENGE REGELS

De spoorwegmaatschappijen, zoals de NFLS, moesten aan strenge regels voldoen en werkten met verhoudingsgewijs duur materieel. De verplichting om retiradegebouwtjes (toiletten) neer te zetten op de stations en halten was wel een van de minste regels waaraan de NFLS moest gehoorzamen. Vele boeken met voorschriften over dienst- en rusttijden, het onderhoud van het materieel en de spoorbaan, het bouwen en onderhouden van dure stations- en haltegebouwen en niet op de laatste plaats al het gekwalificeerde personeel met kostbare pensioenvoorzieningen dat nodig was om de exploitatie, de administratie en de verkoop te verzorgen. En niet te vergeten: de concessies verplichtten de spoorwegen ook te rijden op momenten dat er weinig vervoersaanbod was. Daarnaast draaiden de spoorwegmaatschappijen op voor de kosten

van hun ijzeren weg, waren tarieven openbaar en bezaten ze een wettelijk geregelde vervoersplicht. Zie hier het schrille contrast tussen het bus- en het railgebonden vervoer, want ook de tram kende veel van die verplichtingen. De lokaalrein stopte ook vaak op halten die ver van de dichtstbijzijnde dorpen aflagen. Reizigers moesten de laatste, soms verre, etappe te voet afleggen. Dat was heel normaal toen deze lijnen werden aangelegd, maar bij de komst van de bus bleek dit een vrijwel niet op te lossen probleem voor de lokaalpoorwegmaatschappijen – de Noord-Friesche niet uitgezonderd. De autobusondernemers konden niet alleen door het ontbreken van verplichtingen veel goedkoper rijden. Ze boden hun diensten daar aan waar de vraag naar vervoer het grootst was. Het lag dan ook voor de hand dat veel busmaatschappijtjes

vooral op de vrijdagen naar en van de (vee)markt in Leeuwarden reden. Op andere dagen verzorgden ze het vervoer op andere routes of reed men voor groepjes reizigers, zoals voetbalclubs en plattelandsvrouwen. Al snel richtte een aantal van die bedrijfjes zich ook op touringcaractiviteiten naar toeristische attracties binnen en buiten Friesland. Een ander deel van die ondernemers exploiteerde het busbedrijf als bijverdienste. Ze waren hotelier, smid, fietsenmaker, koopman of hadden een autoverhuurbedrijf. Deze ondernemers, die vaak zelf op de bus reden, bezaten nog een onmiskenbaar voordeel: ze waren gewend aan contact met het publiek, legden hun oor bij de reizigers te luisteren, ontwikkelden diensten en... na verloop van tijd ontstond er een persoonlijke band met de reiziger die vaak groter was dan bij de trein.

### HOOGHARTIG

Die persoonlijke band bestond er ook tussen reizigers, goederenklanten, de plaatselijke haltechef en niet zelden met de conducteurs van de lokaalreinen. Doch over het algemeen was de houding van de spoorwegen – naar onze huidige maatstaven – weinig klantvriendelijk. Deze stelden zich op als monopolist. De reiziger had immers – tot de komst van de bus – geen alternatief. De dienstregeling was niet of nauwelijks gebaseerd op de wensen van het reizend publiek. Bij de NFLS waren de ooit zo luxe wagons van de maatschappij zo goed als verdwenen en hadden plaatsgemaakt voor oude 'bakken' die de HIJSM en later de NS nog konden inzetten op de minder hoogwaardige verbindingen. De vele klachten in Noord-Friesland over de niet of nauwelijks op de veemarkttijden afgestemde treinen uit Barradeel en Het Bildt werden nauwelijks serieus genomen. Klachten werden door 'Utrecht', waar de NS-directie zetelde, vaak hooghartig afgedaan: aanpassingen in de dienst konden niet worden doorgevoerd. Slechte aansluitingen (uren wachten) bleven bestaan. Redenen daarvoor kreeg de klant niet te horen of te lezen.

134

135

*Hallum in de jaren twintig. De autobus, rechts, wacht rustig de komst van de trein af om reizigers op te pikken.*

*Collectie: Fokko Feenstra.*

#### TIJDIG AANVRAGEN

Bij het goedertransport was het al niet anders. Naar de grote goederenklanten luisterde de commerciële afdeling van de spoorwegen nog wel, maar de kleinere aanbieder van een of meer wagenladingen diende zijn goederenwagons wel zeer tijdig aan te vragen, anders had hij het nakijken.

Gemeenten, organisaties van boeren, exporteurs en andere belangengroepen kregen dus nogal eens nul op het rekest, bijvoorbeeld bij een pleidooi voor een snellere afvoer van hun exportproducten of verbetering van de dienstregeling. Het in die jaren steeds meer georganiseerde bedrijfsleven nam daar steeds minder genoegen mee en zocht de publiciteit. Diverse groepen, zoals die van de handelsreizigers (vertegenwoordigers van bedrijven die winkeliers bezochten) klommen in de pen en klaagden steen en been over het slechte dienstbetoon, de vertragingen, de hoge prijzen en de slechte aansluitingen. Ze vulden vele krantenkolommen. Wanneer de publicitaire druk maar groot genoeg was, kon er bij de spoorwegen nog wel iets bereikt worden, zeker wanneer krantenpublicaties tot vragen in de Tweede Kamer leidden. Tegen die achtergrond was het niet zo verbazend, dat reizigers opstonden voor het nieuwe vervoermiddel dat 'autobus' heette en dat klantvriendelijkheid hoog in het vaandel voerde. De spoorwegen hadden voor een deel de voedingsbodem voor het succes van de bus gecreëerd.



#### AANSPREKENDE VOORDELEN

De autobus bezat ten opzichte van de lokaaltrein nog een aantal aansprekende voordelen. De bussen waren na de eerste jaren sneller dan de lokaaltrains. Ze stopten daar waar passagiers hun hand opstaken (het haltesysteem kende men eigenlijk niet), reden over het algemeen dwars door de dorpen, zetten de reizigers in het hartje van de stad of bij het station af en zeker niet op de laatste plaats: de bus was, zeker wanneer met nieuw materieel werd gereden, comfortabeler dan de trein met zijn houten banken in de derde klasse. Een ander voordeel van de bus was zijn reputatie. Het reizen per bus gold als modern en het straalde af op de passagier, terwijl de 'stinkende stoomtrein' aan een wat bedaad, sleets imago begon te lijden.

Later kwam daar nog een argument bij: toen

de onderlinge concurrentie in het Noord-Friese gebied tussen de busondernemingen toenam, was reizen per bus vaak goedkoper dan per trein of tram. Al met al dus een moeilijke concurrentiepositie voor de lokaaltrein.

En dan te bedenken dat ook de vrachtauto langzaam maar zeker terrein veroverde. De parallel met de bus viel hier duidelijk op: eerst lokaal ingezet en daarna op steeds grotere afstanden en met ook steeds grotere laadvermogens.

#### TOESTAND EIST VOORZIENING

De bus en vrachtauto zorgden dus voor een flinke daling van de inkomsten van de NFLS in 1923. De maatschappij verzuchtte dan ook in het jaarverslag: "Wij zijn van oordeel dat er eerst dan verbetering in het reizigersvervoer in kan treden, wanneer de voorwaarden, waaraan de spoorwegen bij de uitoefening van hun bedrijf zijn gebonden, billijkheidshalve, in welke vorm dan ook, eveneens aan de met hen concurrerende vervoermiddelen worden opgelegd. De toestand eist waarlijk voorziening." Gelijke monniken, gelijke kappen!

Een andere reden voor het wat afgenomen reizigersvervoer zou ook wel eens de concurrentie van een andere spoorlijn kunnen zijn geweest: Winsum – Zoutkamp. Deze lijn werd in 1922 geopend en sloot bij Winsum aan op de verbinding

Groningen – Sauwerd – Winsum – Roodeschool. Hierdoor kregen reizigers een snelle en gemakkelijke verbinding naar Schiermonnikoog. De bootdienst vanuit Groningen over het Reitdiep werd gestaakt en begon nu in Zoutkamp. Daar gaf de dienst aansluiting op de treinen. De gemeente Schiermonnikoog zag hierin aanleiding om opnieuw aan te dringen op verlenging van de NFLS-lijn Anjum – Oostmahorn. Bij brief schreef de eilandgemeente: *“Dat sedert het openen van de spoorlijn Winsum – Zoutkamp het vervoer van en naar dit eiland zich heeft verlegd en de meeste reizigers deze gemakkelijker verbinding verkiezen boven de moeilijker en kostbaardere reis over Friesland; dat moge de reis over Zoutkamp de aangewezen verbinding zijn dat van en naar het oosten en zuiden des lands, deze niet is te gebruiken voor hen, die naar het westen des lands zich moeten begeven of van daar komen.”*

De NS-directie zag echter weinig in het voorstel en schreef Schiermonnikoog dat het verkeer te gering was om de doortrekking in overweging te geven aan de NFLS.

#### MINDER ZORGELIJK

Het jaar 1923 werd minder zorgelijk afgesloten dan de geluiden in de toelichting bij het jaarverslag zouden doen vermoeden. De winst voor uitkering van het dividend kwam nog altijd uit op een respectabele 44.000 gulden en de winstuitkering voor de aandeelhouders bepaalde de NFLS op 37 gulden, 3,7 procent. In 1923 kon de honderdste obligatie worden uitgeloot en in de loop van dat jaar kwam de HJSM met meer concurrerende (lees: verlaagde) tarieven voor verschillende soorten goederen: aardappelen, bewerkt en onbewerkt vlas, koolrapen, verse wortelen, bestelgoederen en veevoer. Hierdoor kreeg het vervoer op de NFLS een betere uitgangspositie ten opzichte van de andere vervoermogelijkheden.

#### NIET ALLEEN IN FRIESLAND

De daling bij het NFLS-reizigersvervoer kwam ook in 1924 niet tot staan. De bussen roomden het vervoer nog verder af. Dat was niet alleen in Noord-Friesland het geval; overal in Nederland schoten de kleine bedrijfjes als paddenstoelen uit de grond. En vanuit de railvervoerbedrijven bezien: er leek geen kruid tegen gewassen. Die klachten inclusief de effecten daarvan op de kostdekking bij de railvervoerbedrijven, baarden ook de minister van Waterstaat en de Tweede Kamer grote zorgen. De regering stelde daarom een staatscommissie onder voorzitterschap van mr. R.J. H. Patijn in met als taak: het instellen van een onderzoek, aangaande de vraag of en in hoeverre maatregelen nodig zijn om te bevorderen dat de land- en waterwegen en de spoor- en intercommunale tramwegen op de meest economische wijze dienstbaar kunnen worden gemaakt aan het vervoer van reizigers en goederen.

#### AANBEVELINGEN

De commissie kwam nog in 1924 met een groot aantal aanbevelingen waaronder die van een vergunningstelsel voor regionale busdiensten. Niet lang daarna wijzigde de regering de Wet Openbare Vervoermiddelen, zodat vanaf 1927 de busdiensten aan vergunningen gebonden werden en de ondernemingen aan een aantal regels moesten voldoen, waaronder verschillende technische eisen voor de bussen en een wegenbelasting. De inmiddels opgerichte Nederlandsche Bond van Autobus-Ondernemers, aanvankelijk zeer gekant tegen elke vorm van regulering, kon zich uiteindelijk vinden in de vergunningplicht, omdat dit ook een einde maakte aan de soms moordende onderlinge concurrentie, waardoor er op sommige routes geen droog brood meer te verdienen viel. De bond: *“Liep een pas ingestelde dienst goed, dan kwam er op dezelfde route een tweede ondernemer. Deze liet zijn bus één minuut voor de bus van de al bestaande dienst vertrekken. Concurrerende bussen reden elkaar letterlijk voor de wielen. De passagiers namen gewoon de eerste bus die langskwam.”* De discussies rond de posities van trein, tram en bus waren met de komst van een vergunningstelsel zeker niet van de baan. De kranten stonden die jaren vol ingezonden stukken waarin voor- en tegenstanders van bus en trein elkaar te vuur en te zwaard bestreden.

136

137

**NIET ONTEVREDEN**

De NFLS mocht ondertussen de rekening over 1924 opmaken en toonde zich, los van de daling van het reizigersvervoer, helemaal niet zo ontevreden over de totale resultaten. Het goederenvervoer trok zodanig aan dat de totale omzet ruim 12.000 gulden hoger uitkwam, daarmee het verlies aan reizigersinkomsten ruimschoots goedmakend. Een licht hogere winst was het gevolg en zelfs de aandeelhouders konden nog enigszins tevreden worden gesteld met een dividend van 43 gulden.

Voor een deel was die stijging in het goederenvervoer een inhaalactie: de boeren kregen in 1924 weer meer geld voor hun gewassen en de opgeslagen voorraden uit 1923 konden nu te gelde worden gemaakt. De economische crisis in Nederland was grotendeels achter de rug. De dichtgevroren kanalen en rivieren tijdens de winter zorgden voor een verdere stijging. In 1923 werden tarieven voor het vervoer van onder meer aardappelen, hooi en stro en veel zuivelproducten verder verlaagd.

Het jaar daarop kwam de daling in het reizigersvervoer tot verrassing van vriend en vijand tot staan. Weliswaar was het aantal busdiensten nog gegroeid, de omzetten daalden met 'slechts' 4000 gulden. Dat liet onverlet dat de NFLS in het jaarverslag vaststelde dat de inkomsten uit het reizigersvervoer sinds 1921 met een ton waren teruggelopen. De winst daalde enigszins, maar bleek voldoende om 25 gulden dividend per aandeel uit te keren.

**BEETWORTELENVERVOER**

Bij alle positieve resultaten in het goederenvervoer, stelde het vervoer van beetwortelen (suikerbieten) naar de nieuwe suikerfabriek Frisia teleur. Los van de startperikelen bleek een groot deel van het vervoer via weg en water de fabriek te bereiken en dat terwijl de directie van de NFLS juist op de aanvoer per spoor haar hoop had gevestigd. Daarbij zou de lijn naar Franeker – met zijn zeer tegenvallende reizigersvervoer – een rendabele opkikker in de vorm van een druk goederenvervoer best kunnen gebruiken.

De lijn Tzummarum – Franeker Halte had al sinds de opening de twijfelachtige eer de slechtst presterende lijn van de NFLS te zijn, maar sinds de komst van de bus was het vervoer van passagiers minimaal. De HIJSM – mogelijk ook de NFLS zelf – zag weinig heil in het verbeteren van de dienstregeling, ook al drongen scholen, middenstand en gemeente herhaaldelijk aan op meer treinen of op zijn minst een verschuiving van de vertrek- en aankomsttijden. De treinen kwamen veel te laat aan om aan te sluiten op de werktijden van bedrijven of de schooltijden voor leerlingen.

**WEER 'BUURTVERKEER'**

Het reizigersvervoer over het gehele NFLS-net herstelde zich enigszins in 1926, vooral door de herintroductie van het tarief voor buurtverkeer, hetgeen een behoorlijke verlaging van de prijzen betekende, per 1 september 1926. Maar meer reizigers konden het verlies aan inkomsten niet goedmaken. Aan het eind van het jaar moest de NFLS genoeg nemen met een omzetsdaling van 16.000 gulden. Aan de dienstregeling kon het ook niet meer liggen, want deze was in stapjes weer bijna op het niveau van voor de Eerste Wereldoorlog, hoewel over de aansluitingen op het station Leeuwarden toch wel kritische kanttekeningen te maken waren.

Directie en Raad van Commissarissen vestigden hun hoop op de nieuwe wet die op 1 juli 1926 inging en voorzag in een vergunningstelsel voor autobussen. De NFLS moest nog even geduld oefenen en de uitkomsten van het openbaarvervoerbeleid van de provincie Friesland afwachten. Al snel bleek de laatste instantie te worden overspoeld met vergunningsaanvragen...

Het goederenvervoer deed het onverminderd goed, mogelijk ook door een tariefsverlaging van structurele aard om daarmee de positie ten opzichte van het wegverkeer te verbeteren. Een opsteker vormde de herziening van een aantal regelingen tussen de spoorwegbedrijven en de Staat der Nederlanden waardoor er commerciële tarieven mochten worden berekend voor onder meer het vervoer van militairen, politieambtenaren en niet op de laatste plaats: de brievenpost. Hierdoor stegen de inkomsten: alleen al het

*Een luchtfoto van de suikerfabriek Frisia in Franeker uit het midden van de jaren twintig. Net boven de fabriekspijp is de spoor aansluiting van de fabriek met de NFLS-lijn te zien. Daar weer boven staat het haltegebouw met iets hoger de los- en laadplaats en de omloopsporen. Rechts op de foto is nog net een wagon te zien op een van de beide sporen van de spoorweghaven van Franeker. Foto: Aviodrome, Lelystad.*

postvervoer bracht nu niet minder dan 17.000 gulden in het laatje. Al met al steeg de omzet tot ruim boven de 340.000 gulden en behaalde de NFLS een winst van 30.000 gulden, goed voor 25 gulden dividend per aandeel.



**Werkgroep NFLS**

De (niet-officiële) werkgroep die dit boek heeft mogelijk gemaakt en onder meer onderzoek heeft gedaan, bestond uit: Gert-Jan Bleeker, Hans Elzinga, Fokko Feenstra, Roelof Hamoen, Wim Hoekema, Wietse (Wijtze) Hoekstra †, Dick Huis (registeraccountant), Jan Kerkstra, Lieuwe van der Leij, Kees van de Meene, Hans Nahon, Dick van der Spek (tekeningen), Bert Steinkamp†, Wytze Wijbenga en Ewolt Wolters. Eerder onderzoek werd verricht door Johan Buikstra †, ir. J.J. Tiedema †, Klaas Okkinga †, Oebele Harmsma †, David Mol † en Wietse (Wijtze) Hoekstra †. Hierop heeft de bovengenoemde werkgroep voortgebouwd.

*Werkgroepopleiding, -coördinatie en hoofdauteur:*  
Oege Kleijne

*Eindredactie:*  
Roelof Hamoen en Maurits van den Toorn

*Digitale ondersteuning:* Sjoerd Bekhof,  
Hans Elzinga, Linda Kool, Andrei van der Spek.

**Bezochte archieven**

Streek- en gemeentearchieven van Dokkum en de Dongeradelen, Franeker, Ferwerderadeel, Leeuwarderadeel, Het Bildt, Dantumadeel, Historisch Centrum Leeuwarden, Het Utrechts Archief, het Nationaal Archief, Fries Scheepvaartmuseum (archief), Hannemahuis (Harlingen), Fries Openbaar Vervoer Museum (Waskemeer), Algemeen Archief ministerie van Defensie, Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie, Nederlands Economisch-Histo-

risch Archief, Nederlands Spoorwegmuseum, Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen (NVBS), het Stoomtram Documentatie Centrum en het Fries Historisch en Letterkundig Centrum, Tresoar. In deze archieven is systematisch onderzoek gedaan naar spoor- en tramwegen en ook busdiensten in Noord-Friesland. Tevens: archiefstukken HZPC (Joure).

**Jaargangen kranten, tijdschriften, verzamelingen**

*Leeuwarder Courant*, *Friesch Dagblad*, *Bildtse Post*, *Franeker Courant*, *Jaarverslagen Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten*, *Jaarverslagen NFLS, HIJSM, NS en NTM*, *De Locomotief*, *Nieuw Spoor*, *Koppeling*, *Kanton Bergum advertentie- en nieuwsblad*, *Bergumer Courant*, *Nieuwe Dockumer Courant*, *Oostergo*, *Nieuwsblad van Friesland*, *Nieuwsblad Dokkum*, *Tjummarumer Nieuws- en Advertentieblad*, *Provinciale Drentsche en Asser Courant*, *Leeuwarder Nieuwsblad*, *Friesch Landbouwblad*, *Algemeen Handelsblad*, *De Telegraaf*, *Nieuwe Harlinger Courant*, *(Nederlandsche) Staatscourant*, *De Ingenieur*, *Dorp & Sport* (reeks *Eartiids*, diverse afleveringen, O.J. de Jong), *Spoor- en Tramwegen*, *Op de Rails*, *De Spoor- en Tramweghobbyist*, *Tijdschrift Oud Harlingen*, *Katholieke Illustratie*, *Leopardia*, *De Autobusdienst*, *Geschiedenis van de NOF*, uitgave De Sneuper, faillissementsverslagen Internationale Expeditiebedrijven Henk Hentzen B.V. 2007-2010, 'De modernisering van de Friese Economie door de Nederlandsche Bankiers en de Friese Kassiers van 1865 tot 1919', door D.C.J. van de Werf en Joh. de Vries, in *Het platteland in een veranderde wereld*, *Informatiebulletin*, *Noordelijk Bus Museum*, nrs. 25 en 27, *Openbaar vervoer in de Noord- Friesche/Groninger grensstreek door J.S. Giezen*. Persoonlijke

archieven van Wijtze (Wietse) Hoekstra, Klaas Okkinga, Oebele Harmsma en verzameling Freerk de Jong (1930-1981).

**Boeken/dienstregelingen/proefschriften**

- *Berigt aan de heeren reizigers, 400 jaar openbaar vervoer in Nederland*, Piet Brouwer, Gerard van Kesteren, Anita Wiersma, uitgave Sdu, 2008.
- *Spoorwegen in Nederland, van 1834 tot nu*, Guus Veenendaal, Boom Uitgevers, 2004.
- *Overzicht van de Nederlandse spoor- en Tramwegbedrijven*, ir. J.W. Sluiter en anderen, uitgave Matrijs, derde druk 2002.
- *Friesland rond per tram*, J.J. Tiedema, J.J. Buikstra, 1994, uitgave Schuijt & Co.
- *Geschiedschrijving NTM 1880-1955 – 75 jaar NTM*, uitgave Noordelijk Busmuseum
- *Geschiedenis der Nederlandsche Spoorwegen*, mr. dr. J.H. Jonkers-Nieboer, tweede druk, uitgave Nijgh en Van Ditmar, 1938
- *1860 Reisgids Nederland, België, de Rijn, Parijs*, uitgeverij Zutphen (Uit het Tresoar).
- *Waar blijft de tijd, 500 jaar Liwwarden*, uitgave Waanders, door Meindert Schroor/Verkeer en vervoer, december 2003.
- *De houten rijtuigen van de Nederlandsche Spoorwegen 1921-1956*, door Bert Steinkamp, uitgave Uquilair, 2005.
- *De geschiedenis van Friesland - de demografisch ontwikkeling 1750 – 1917*, door J.A. Frieswijk, en P.L.G. van der Meer, 1998.
- *Dokkum, beeld van een stad, twaalf eeuwen stadsleven in woord & beeld* door Inho Dragt, Peter Karstkarel, Wim Keune, Maaïke Kuipers en Arend Jan Wijnsma, uitgave De Friese Pers.
- *Friesland, toen, nu en straks*, 1952.
- *Geschiedenis van Barradeel* door K. en J. Siderius, 1950 (vermoedelijk uit het blad van de Oudheidkundige Vereniging Barradeel, gevonden in de collectie van Buikstra/Okkinga).
- *Als de dag van gisteren/Honderd jaar Friesland, de Friezen en het verkeer*, door Arend

- Jan Wijnsma, uitgave Waanders Uitgevers – Friese Pers Boekery, 1991.
- *Voor de coupé, een dag in Leeuwarden, oorspronkelijke novelle* – uitgave A.W. Bruna & Zoon – Utrecht/Uit het spoorwegmuseum, geen datum.
- *Proefschrift Landbouw en bevolking tijdens de agrarische depressie in Friesland (1878-1895)* door Hille de Vries, 1971 (uit de Koninklijke Bibliotheek).
- Dienstregelingen, tijdstafels, baanvakvoorschriften en tariefoverzichten NFLS/NS/NTM (ook goederendienst).
- Aanschrijvingen en dienstorders NFLS/HIJSM/NS.
- Dienstregelingen en tariefoverzichten diverse autobusdiensten.
- *Van Santen's officieele reisgids voor Nederland*, uitgave augustus 1887.
- *Met beurtschippers en boderijders door Friesland*, Albert Buursma, Wim Mollema, Bedum, 1993.
- *Scheepvaart in Friesland, 1900-1950*, door Dirk Huizinga, tevens uitgever, 2011.
- *De geschiedenis van Friesland 1750-1995*, de demografische ontwikkeling, door Meindert Schroor, uitgeverij Boom.
- *Jelsum, troch de tiden hinne (Jelsum door de eeuwen heen)*, van auteur Hoatse de Jong, vertaling: Gert-Jan Bleeker.
- *De Spoorwegstakingen van 1903 in het Noorden*, door dr. A.F. Mellink, Groniek, 1976.
- *Terug naar Schiermonnikoog*, door Bram Spier, uitgave At See, 1993.
- *Proefschrift 'Een omstreden Eiland – De eïgendom van het eiland Schiermonnikoog in het geding'*, Rijksuniversiteit Groningen 1993, door Foskea van der Ven.
- *Spoorwegtracering en Stedebouw in Nederland, historische analyse van een wisselwerking, de eerste eeuw: 1840-1940* – Proefschrift ter verkrijging van de graad van doctor in de technische wetenschappen aan de Technische Hogeschool Delft, 11 september 1984,

- door Roelof Dijksterhuis, civiel ingenieur.
- *Van Postschip tot Veerboot/De verbindingen met Ameland en Schiermonnikoog*, door Durk Th. Reitsma, uitgave At See, 1985.
  - *Uit een voorlopige geschiedschrijving van de NTM*, 30/9/1971, Oebele Harmsma (Archief Wijtze Hoekstra).
  - *NS-Materieelalbum Personen-materieel 1924*, verzameling Hans Nahon.
  - *Met de LAB op stap*, historie van het Leeuwarder Autobedrijf 1920-1970, door J. Velstra Tzn.
  - *Klaine Germ, Landarbeider, winkelier, busondernemer*, door Willem Winters op basis van teksten van Germ Dijkstra, uitgave Perio, 1991.
  - *Neha-Jaarboeken*.
  - *Lijst van Friese busondernemers*, samengesteld door Ewolt Wolters.
  - *Op Weg – 4000 jaar Nederlandse wegen*, Nederlandse Vereniging van Wegenbouwers, 1987, jubileumuitgave, 50-jarig bestaan.
  - *Het ontstaan van het openbaar vervoer in Noordoost Friesland*, door Wim Mollema en Jelte Giezen, uitgeverij Profiel, 2010.
  - *Per ATO en spoor, 20 jaar omstreden autobushistorie*, Jan Erik Grunveld, uitgeverij Matrijs te Utrecht, 1987.
  - *Automobilisme in Nederland*, door Peter-Eloy Staal, Walburg Pers, 2003.
  - *Kentekenregister Tresoar*.
  - *De Nederlandse streekvervoerbedrijven en hun tramwegen en autobusdiensten alsmede hun toerwagenbedrijven*, uitgave: Algemeen Publiciteitskantoor, Amsterdam 1956.
  - *Het Spoorwegbedrijf in oorlogstijd 1939-1945*, door C. Huurman, uitgave Uquilair, 2001.
  - *De April-Mei-stakingen van 1943*, door Bouman, P.J., Nijhoff, 1950, hoofdstuk over Friesland.
  - *Drie delen 'Wespennest Leeuwarden': De geschiedenis van de strijd van de Duitse nachtjagers en geallieerde luchtmachten boven Noord-Nederland in de jaren 1940-1945*, door Ab A. Jansen.
  - *Friesland 1940 – 1945*, L. van Kampen, 1980, uitgave De Friese Pers.
  - *Rijden en Staken, de Nederlandse spoorwegen in oorlogstijd*, door dr. A.J.C. Rüter, uitgave Martinus Nijhoff, 1960.
  - *Blija en Holwerd tijdens de Tweede Wereldoorlog*, door Harm Tjeerd Andringa, 1992.
  - *Laarzen op de Lange Pijp, Leeuwarden in de Tweede Wereldoorlog*, door Y. Schaaf, uitgave Van Wijnen, 1994.
  - *Stoomtractie bij de Nederlandse Spoorwegen 1944-1958*, door Hans van Poll, uitgave De Bataafsche Leeuw, 1983.
  - *Vervlogen stoom. De Nederlandsche Spoorwegen in de periode 1921-1940*, door Hans van Poll en Bert Steinkamp, uitgave Uquilair, 2000.
  - *Diesel-elektrische locomotieven serie 2400*, door Martin van Oostrom, uitgave Uquilair, 2009.
  - *De geschiedenis van de ZPC*, door ir. J. Bekius, uitgave ZPC tot 1953, directeur tot 1953, bedrijfsarchief HZPC.
  - *Lokaalspoor- en tramwegen van de Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij*, door N.J. van Wijck Jurriaanse, uitgave Wyt, 1978.
  - *De Nederlandse Stoomlocomotieven*, door R.C. Stadius Muller, A.J. Veenendaal jr. en H. Waldorp, uitgave De Alk, 2005.
  - *Sporen door de Haarlemmermeer*, G.A. Russer, uitgeverij Pirola, 1984.
  - *Onze Nederlandse Stoomlocomotieven in woord en beeld*, H. Waldorp, Technische uitgeverij H. Stam, vierde druk.
  - *Locomotieven van Vroeger*, uitgave: De Erven de Wed. J. van Nelle N.V. te Rotterdam, vermoedelijk rond 1969.
  - *De goederenwagens van de Nederlandse tramwegen*, door A. Dijkers, Uitgeverij Schuyt & Co, 1996.

#### Overige geraadpleegde bronnen

- Archiefstukken over de Nederlandsche Looskaal Spoorwegmaatschappij.
- Notulen Provinciale en Gedeputeerde Staten Friesland.
- Notulen gemeenteraden, colleges van B & W en gemeentelijke, ambtelijke notities.
- Notulen en correspondentie Provinciale Waterstaatsdienst Friesland.
- Archieven over de NFLS en NTM (in diverse archiefinstellingen).
- Archieven over de HIJSM, SS, NS (belangenvereniging), NS (als NV) (in diverse archiefinstellingen).
- Archief Kamer van Koophandel te Leeuwarden.
- (Historisch) Kadaster Friesland.
- Staatsbladen van het Koninkrijk der Nederlanden en diverse wetten rond het spoor- en tramwegwezen, auto(bus)diensten en autovervoer.
- Beschikkingen ministerie van Verkeer en Waterstaat en zijn voorgangers.
- Tweede Kamer, stukken en handelingen.
- Luchtfoto's RAF, Tweede Wereldoorlog.
- Topografische kaarten Noord-Friesland, Topografische Dienst, Emmen.
- Persoonlijke aantekeningen Wietse (Wijtze) Hoekstra.

#### Websites

- [www.friesfotoarchief.nl](http://www.friesfotoarchief.nl)
- [www.erfskipperpdoarpen.nl](http://www.erfskipperpdoarpen.nl)
- [www.bildtsdokumintasysintrum.nl](http://www.bildtsdokumintasysintrum.nl)
- [www.bildtweb.nl](http://www.bildtweb.nl)
- [www.irnsum.nl](http://www.irnsum.nl)
- [http://bodediensten.web-log.nl/bode\\_en\\_ljndiensten/boderijder\\_verhalen/index.html](http://http://bodediensten.web-log.nl/bode_en_ljndiensten/boderijder_verhalen/index.html)
- [www.wetsens.org/spoorhalteg-nl.htm](http://www.wetsens.org/spoorhalteg-nl.htm) (gedicht van T. Postma, Nieuwsblad van Friesland 18 juni 1904).
- [www.bintje.info](http://www.bintje.info)
- [www.realsite.nl/busmuseum/PDFs/Giezen](http://www.realsite.nl/busmuseum/PDFs/Giezen)
- Openbaar vervoer in de Noord-Fries Groninger*

*grensstreek.pdf*

[www.spanvis.nl](http://www.spanvis.nl)

[www.openbaarvervoerinboskoop.nl/busgeschiedenis](http://www.openbaarvervoerinboskoop.nl/busgeschiedenis)

Website over o.m. Henk Hentzen ([home.planet.nl/~wisse558/Industrie/Hentzen.htm](http://home.planet.nl/~wisse558/Industrie/Hentzen.htm))

[www.archive.org](http://www.archive.org) - opvraag website van spoor-expediteur Henk Hentzen.

[www.angelfire.com/vt/sneuper](http://www.angelfire.com/vt/sneuper) en

[www.sneuperdokkum.nl](http://www.sneuperdokkum.nl) (website archiefonderzoekers Noordoost Friesland)

#### Hartelijk dank!

Uitgeverij Gegarandeerd Onregelmatig (Lourens Vellinga, Bart van der Mark en Maarten Metz) en Frank Zuithof voor de realisatie en fraaie opmaak. Verder dank ik alle eerdergenoemde organisaties en personen voor hun steun, bijdragen, informatie en/of bemiddeling en zonder wie het niet mogelijk was geweest dit boek en de bijlagen uit te geven. Daarnaast ben ik de volgende organisaties dank verschuldigd: Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen, Stichting NVBS Railverzamelingen, Historische Vereniging Noordoost Friesland, Oudheidkundige Vereniging Oud-Barradeel, Historische Vereniging Menaldumdorp, Nederlandse Vereniging van Modelbouwers, Bildts Documentatiecentrum, gemeente Dantumadiel, Fries Scheepvaartmuseum, Nederlands Spoorwegmuseum, Leeuwarder Courant, Streekarchief Noordoost Friesland, Hannemahuis Harlingen, Stichting Stoomtram Documentatiecentrum, HZPC, Tresoar, Historische Centrum Leeuwarden, gemeentearchief Franekeradeel, uitgeverij Uquilair en vele andere organisaties en hun medewerkers. Mustafa Ahdoudi, Wil Al, Roef Ankersmit, Anne Baarda, Teus Baars, Peter Baas, H. Beima, ir. J.D. Bekius, Piet van den Berg, S.P. van den Berg, Hennie Beukers, Pieter van der Bij, Ger Boersma, Ronald Bokhove, Jan Bolt, Willem Boersma, Willem Boot, Iety Bos,

Willy Boschma, Gerrit Bouma, Age Brandsma, Klaas Brandsma, Joop van den Bremen, Mieke Breij, Baukje Broekstra-van der Wal, Ali Bronger, Martin Brouwer, mw. W. Busman en D. Busman, Sytse Buwalda, Tim Castricum, Volker Créde, Frans van Dijk, Tjeerd van Dijk, Otto Dijkstra, Tom Dijkstra, Ab van Donselaar, Doede Douma, Hennie Douma †, Douwe Drijver, Eildert Duijff, Marius Dussel, J.G. Eggink, Johan Eisma, Adam Elsinga, Eelke de Graaf, Anne Gercema, J.S. Giesen, Klaas van Giffen, Melle van der Goot, Gerard de Graaf, Klaas de Graaf, Thomas Groeneveld, Paul de Groot, Jan Erik Grunveld, Roel Den Haag, Jan Harmsen, Iwan Heerenveen, Gerard van der Heide, Loek van der Heide, Jaap van der Heijde, Frank Hemkes, Paul Henken, Eric Hennekam, Evert Heusinkveld, Jelle Hoekstra, Jan Hofman, Jan Hoogenboom, Sjaak van Hoorn, Albert van Huizen, Former Idsardi, Nanne Iedema, Jan de Jager, Henk de Jager, René Janson, Freerk de Jong, Frits de Jong, Hans de Jong, Johan de Jong, Klaas-Willem de Jong, Syb de Jong, Doede Jongeling, René Jongerius, Tjeerd Jongsma, Johan Kalma, Gerard van Kesteren, Raymond Kiès, Douwe Koen, Max Kooijmans, Sietze Kunst, Evert van Laar, Sam de Lange, Victor Lansink, familie Leen, Gellius Leopold (jr.), Rolf Löttgers, Simon van der Let, Arend Maris, mevr. B. van der Mark-Mendel, Bram Meijer, Jacob Meijer, M. Meindersma, Wim Mensinga, Gerrit van der Meulen, Co Meulman, Sytze Miedema, David Mol, Pieter van der Mossel, Jan van Mourik, Ali Okkinga, Johan Oltmans, Martin van Oostrom, Jeanine Otten, Bart Peters, Renze Petersohn, Annie Plantinga, Jan van der Ploeg, Hans van Poll, Jelle Jan Postma, Max Posthuma, Berthe Receveur, L. Riedhorst, Chris Rijff, José van Rijswijk, mevr. T. Robertus, Mariëtte Rommers,

Erikjan Sachse, Meindert Schroor, Leo Schuitemaker, Cor Seinstra, Andrei van der Spek, Willem Spoelhof, Nico Spilt, Douwe Stallinga, Remmo Statius Muller, Rob Stavast, Gerrit van Straaten, André Vader, Sierk Vellinga, Wieger van der Veen, Ineke Vellekoop, Ton Verkerk, Lolke Visser, Peter van der Vlist, Frans van der Voorde, Keimpe de Vries, Onno de Vries, René de Vries, Willem van der Wal, Jan Walda, B. van der Weg, Hans Jürgen Wenzel, P. Westra, Jan Willemse, Sven Zeegers, Rein van Zeeland, Anne Zijlstra, Hans Zijlstra, Ytzen Zuiderveld, Arie van der Zwan. Diverse oud-medewerkers van de Nederlandse Spoorwegen, ZPC, (oud) aardappelhandelaren en -telers en anderen die hier niet genoemd zijn en zonder wie het niet mogelijk zou zijn dit boek en de website op deze manier uit te brengen.

## SPONSORS

Deze uitgave is mogelijk gemaakt door financiële bijdragen van:

- Provincie Fryslân
- Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen
- Boelstra-Olivier Stichting
- Juckema-Siderius Fonds
- Gemeente Dongeradeel
- Gemeente Ferwerderadiel
- Gemeente het Bildt
- Zangers van den Biezenbosfonds
- Gemeente Dantumadiel
- Wij @ de maatschappij (Nationale-Nederlanden)
- Gemeente Leeuwarden

Onderstaande organisaties hebben door kosteloze beschikbaarstelling van beeld- en archiefmateriaal aan deze uitgave bijgedragen:

- Bildts Documentatiecentrum
- Documentatiestichting Leeuwarderadeel
- Fries Openbaar Vervoer Museum (Waskemeer)
- Fries Scheepvaartmuseum
- Gemeentearchief Franekeradeel
- Hannemahuis (Harlingen)
- Historisch Centrum Leeuwarden
- Historische Vereniging Noordoost-Friesland
- Leeuwarder Courant
- Nederlands Spoorwegmuseum
- Nederlandse Vereniging van Modelbouwers
- Stichting Fotografie Willem Kamminga
- Stichting NVBS Railverzamelingen
- Stichting Stoomtram Documentatiecentrum
- Streekarchief Noordoost-Friesland
- Tresoar
- Uitgeverij Uquilair



Het vroegere lokaalspoor in Noord-Friesland ontsloot het gebied ten noorden van de denkbeeldige lijn Harlingen – Leeuwarden – Buitenpost en spreekt nog altijd velen tot de verbeelding. Maar een degelijke geschiedschrijving ontbrak tot op heden. Met dit rijk geïllustreerde standaardwerk krijgt de lezer een uitgebreide beschrijving van de opkomst en de ondergang van de spoorwegmaatschappij NFLS en haar lijnen in handen. Op een toeganke-

lijke, verhalende wijze wordt de geschiedenis van het lokaalspoor –gelardeerd met tientallen anekdotes– aan de vergetelheid onttrokken. Daarnaast is uitgebreid aandacht besteed aan de met het lokaalspoor concurrerende (stoom)tram- en buslijnen.

Dit boek is niet alleen bedoeld voor liefhebbers van trein, tram en bus, maar voor iedereen die geïnteresseerd is in de Noord-Friese streekgeschiedenis. Als aanvulling op dit standaardwerk is een website met aanvullende informatie ontwikkeld en kan een speciale app worden gedownload die de weg wijst naar de restanten van het lokaalspoor en de tram.

De hoofdauteur, Oege Kleijne (1956), heeft vele tientallen jaren gewerkt als verslaggever, fotograaf, eind- en hoofdredacteur bij diverse vakbladen.

