

Het Hylper station



Het station, twintig minuten lopen vanuit Hindeloopen, werd in 1885 gebouwd. Op de foto is te zien dat er nog 3 wachtkamers zijn - 1^{ste} 2^{de} en 3^{de} klas.

Het was een mooie nazomerdag. Na het middageten stapte ik, om de tijd te doden, zonder een bepaald doel op de fiets. Via het fietspad langs “Aesterdijk” ging de route, nog steeds zonder bepaald doel, richting het Station. Daar werd ik aangesproken door iemand die ik niet kende. Hij vroeg of ik ter plaatse bekend was. Nu als geboren en getogen Hylper kon ik natuurlijk niet anders dan daar bevestigend op antwoorden. Mijn eerste gedachte was, zoals wel vaker voorkomt, dat deze vreemdeling mij de weg wou vragen naar Hindeloopen. Maar nee, zo bleek al snel, dat was niet het geval. Deze voor mij onbekende persoon haalde een (oude) ansichtkaart van het oude station uit zijn binnenzak. Hij vertelde dat hij deze ansicht bij toeval had gevonden tussen de papieren van wijlen zijn vader. Zijn vader, zo was hem gebleken uit achterop de kaart geschreven woorden, had als kind vaak gelogeed in Hindeloopen. De vraag van de vreemdeling aan mij was “stond dat station op dezelfde plaats als dit huidige glazen hokje”? En zonder mijn antwoord af te wachten vroeg hij “weet u toevallig meer over dat station want ik zelf ben verzamelaar van alles wat met het spoor te maken heeft”?

Overrompeld op deze aanslag op mijn geheugen reageerde ik in eerste instantie niet op deze vragen. De onbekende, mogelijk bang dat hij geen antwoord zou krijgen, reageerde op dit zwijgen van mij met de opmerking: “Ik wil u niet tot last zijn maar als u iets zou kunnen vertellen over het station uit de tijd van deze foto zou ik daar zeer mee ingenomen zijn.

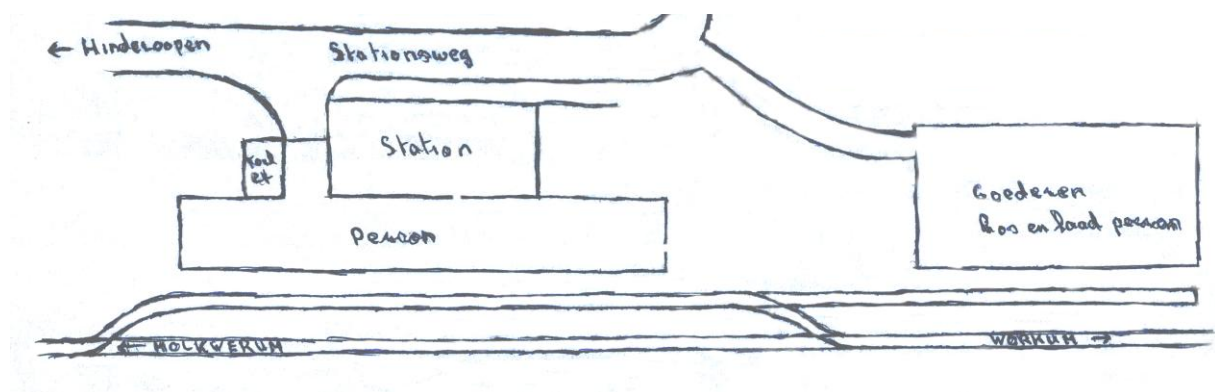
Inmiddels begonnen bij mij de oude beelden uit het verleden naar voren te komen. Gezien dit meerdere beelden waren, en ik me realiseerde dat dit niet kon worden afgedaan met een

simpel ja of nee, stelde ik voor er bij te gaan zitten op de stationsbank op het perron. En daar in de zon van die mooie nazomerdag begon ik te vertellen wat ik wist van het station. Ik begin hier bij wat ik weet uit overlevering en boeken.

Rond 1862 kwam de spoorlijn Leeuwarden-Harlingen klaar. Daarna kwam al snel een discussie op gang om ook de spoorlijn Leeuwarden-Stavoren aan te leggen. Maar dit ging net als altijd bij dergelijk projecten niet zonder slag of stoot. Het duurde ongeveer dertig jaar voor deze lijn ook daadwerkelijk zou worden aangelegd. Het uiteindelijke doel van deze lijn was om in combinatie met een boot een spoorverbinding te realiseren tussen Friesland (Leeuwarden) en Amsterdam. Toen rond 1862 de discussie over de lijn Leeuwarden-Stavoren op gang kwam installeerde de Nederlandse regering een comité om de plannen uit te werken. Zij kwamen met voorstellen om deze lijn via Sneek-Workum-Hindeloopen naar Stavoren aan te leggen. Maar zoals zo vaak gebeurt werd er ook een tegen comité gevormd. Zij kwamen met voorstellen om de lijn via Sneek-Bolsward naar Hindeloopen aan te leggen. Na vele jaren van discussie besloot de Tweede kamer om de lijn via Sneek-Bolsward naar Hindeloopen aan te leggen. De Eerste kamer draaide dit besluit echter terug. Uiteindelijk werd door de Hollands IJzeren Spoorweg Maatschappij de spoorlijn aangelegd via Sneek-Workum-Hindeloopen met Stavoren als eindpunt aangelegd. De lijn werd 8 november 1885 geopend.

Het station van Hindeloopen was identiek aan de gebouwen van Bozum, IJlst en Oudega. Type Loppersum: Parallelstaand middendeel met aan beide zijden een verschillend eindgebouw haaks op het spoor. Het werd in 1884 tesamen met de stations Workum en Oudega voor een totaal van f 349.768, gebouwd door de aannemers Kloots en Arend uit 's-Gravenhage. Een soortgelijk station als in Hindeloopen, type Loppersum, staat nog altijd in Loppersum (lijn Groningen - Delfzijl) Rond 1940 werd het station verbouwd. Uit oude foto's maak ik op dat toen de 3^{de} klas wachtkamer verdween en die verbouwd werd tot fietsenstalling. Ook werd het sierlijke lijstwerk vervangen door eenvoudiger lijsten. Het gehele gebouw werd toen ook wit gepleisterd. In 1973 werd het geheel gesloopt. Ter vervanging van het station werd in 1970 reeds het huidige glazen wachthokje gebouwd.

Naast het personen vervoer was ook het vervoer van goederen van belang. Voor het laden en lossen van deze goederen (kolen, vee enz enz) werd een apart "los en laad" perron aangelegd. Hieronder een ruwe schets van de situatie anno 1960.





Het ± 1940 witgepleisterde en van versieringen ontdane station in 1970. Op het perron het z.g.n. diesel tweetje “De blauwe engel”. Later reed er een in rood uitgevoerde dieseltrein. Die werd algemeen “De Rode duivel” genoemd. Het station werd juli 1973 afgebroken.

Terwijl ik deze gegevens aan de onbekende man vertel draai ik de ansicht onbewust om en om. Plotseling realiseer ik me dat dit station op de foto - wit gepleisterd en eenvoudig lijstwerk - niet het eerste gebouw is, maar het rond 1940 verbouwde station. Dus vertel ik mijn onbekende gast dat er voor dit gebouw, wat hij op de foto heeft, er eerder een mijn inziens veel luxer uitgevoerde versie van het station heeft gestaan. “Het oude en luxere station en het station op uw kaart stond iets naast het huidige glazen hokje. Het stond toen iets meer naar achteren dan waar we nu zitten op dit bankje. De huidige fietsenstalling staat feitelijk op de plaats waar toen het Station stond”. Vervolgens vraagt de onbekende mij “zegt de naam Houtsma u ook iets? Want die naam had mijn vader op de kaart geschreven”. Ook hier kan ik bevestigend op antwoorden. Ik vertel hem dat dit weliswaar van voor mijn tijd is maar dat ik uit overlevering weet dat er vroeger een Houtsma op het station woonde en “stationschef” was. Schijnbaar wist de onbekende zo voldoende want er kwamen geen vragen meer. Vervolgens bedankt mijn onbekende gast me uitvoerig voor de informatie en zonder dat we elkaar nader bekend maken vertrok hij in de voor het station geparkeerde auto.

Ik zelf stap weer op de fiets en vertrek richting huis. Maar het gevoerde gesprek met deze onbekende laat mij niet los. Op de fiets, onderweg naar huis, fietsen in mijn gedachten diverse personen en situatie's uit mijn kinderjaren (1950-1965) met me mee naar huis. Thuis aangekomen zit de vrouw met de koffie te wachten. Onder het genot van de koffie vertel ik haar het verhaal over de onbekende man. De vrouw vraagt me hierop “nu ik zou ook wel eens meer over het station van vroeger willen weten”. Nu dit verzoek kan ik natuurlijk niet naast me neer leggen.

Dus steek ik deze dag voor de tweede keer van wal over het wel en wee van het spoorwegstation Hindeloopen. Er staat zo je weet nu slechts een klein glazen wachthokje (een abri). In mijn kinderjaren -1950 / 1965 - was het station echter een markant stenen gebouw.

Waar nu het glazen wachthokje staat stond vroeger een ander klein gebouwtje. Voor zover ik me herinner moet dat een toilet gebouwtje zijn geweest. Maar daar ben ik niet zeker van. Als je het perron opkwam had je gelijk links om de hoek de fietsenstalling en een opslag voor goederen. Bij het eerste station was daar echter de 3^{de} klas wachtkamer. In het midden gedeelte was een ingang naar het loket met daarnaast het kantoor



van de stationschef. Ook was er nog een voordeur aan de straatkant die rechtstreeks naar het loket leidde. Maar die deur en gang naar het loket werd door eigen Hindeloopers weinig gebruikt. Die stapten doorgaans gelijk het kantoor in van stationchef. Wat ik me nog het beste herinner van dit kantoor was de telegraaf die af en toe voor mij niet te begrijpen piep geluiden produceerde. Maar de chef, die daarvoor “gestudeerd” had wist aan de hand van deze pieptonen precies wanneer de trein uit Molkwerum of Workum vertrok. En ook als de trein het station verliet verzond de chef met dit apparaat voor ons onverklaarbare code’s. Naast dit kantoor was de wachtkamer(s). Voor mijn tijd verdeeld in twee klasse’s. In mijn herinnering ging het echter om één grote wachtkamer. Op het eind van deze wachtkamer stond de grote zwarte kolenkachel die in de wintermaanden snorrend het grote vertrek verwarmde en het wachten tot een aangename en gezellige gebeurtenis maakten. Want veelal kwam de reizigers te voet of op de fiets naar het een kilometer van Hindeloopen gelegen station. En dan was met name in de wintermaanden even opwarmen voor men op de trein stapte toch wel aangenaam. Naast de wachtkamer was het voor die tijd grote woonhuis van de stationschef Kees Pruis oftewel in Hindeloopen beter bekend als Kees en Bep. De andere stationchef (in vaste dienst) Wolbers woonde in Hindeloopen. Voor het kantoor van de chef stond het apparaat met vier grote hendels voor het omzetten van de seinen en om de wissels te bedienen. Voor het station lag namelijk toen een dubbelspoor. Ook daar voor het kantoor twee grote slingers aan een standaard voor de bediening van de 100 meter verder gelegen spoorbomen. Met name deze

Chefs

Na Pruis en Wolbers kwamen Koehoorn en Feenstra als stationschef. Zij waren de laatste Hindelooper chefs. Zij woonden echter beide in Hindeloopen

apparaten voor de bomen, wissels en seinen herinner ik me, en waarschijnlijk ook andere jongens, zich nog goed. Want niet zelden mochten we, als de trein naderde, de chef helpen de bomen dicht te draaien en/of de seinen op veilig te zetten. En dat was natuurlijk een gewichtig en verantwoordelijke klus.

Inmiddels heeft de vrouw opnieuw koffie ingeschonken. Maar helemaal opgaande in deze tijd van weleer had ik dat niet gemerkt, dus onderbreekt de vrouw me met de opmerking “drink nu eerst maar je koffie even op, want die is al bijna koud”. Terwijl ik aan dit “gebod” van de vrouw voldoe merkt zij op “die stationschefs hadden, zo lijkt me, niet echt een drukke baan”.

Nu, zo ga ik verder, ik denk dat het toch tegenviel. Er was naast het binnenloodsen van de trein nog veel meer te doen daar op en om het station. Ook de postbode was regelmatig te

vinden op het station. De post werd in die tijd vervoerd met de trein. Tweemaal daags fietste de plaatselijke postbode (Veldstra) naar het station om de post voor Hindeloopen op te halen en te brengen. Ook het aan de posterijen gelinieerde van “Gent en Loos” vervoerde de stukgoederen per trein. Deze werden dan afgehaald door de plaatselijke vrachtvervoerder (Amsterdam). En ja, het is mogelijk niet meer voor te stellen maar toen was er ook nog een heus “laad en los perron” voor bulkgoederen. Daar kwamen de wagons met steenkolen aan. En uit overlevering is me bekend dat er eens per week, maar dit was voor mijn tijd, ook een veewagon kwam voor het vervoer van vee van en naar de veemarkt in Sneek. En ook dit alles werd begeleid door de chef door het uitschrijven en uitgeven van vervoers brieven e.d. Ook was het regelmatig oliën van de seinen en alle raderwerken van de spoorbomen en seinen een taak van de chef. Nee, zo antwoordde ik de vrouw op haar opmerking “het was mogelijk geen baan om stres van te krijgen maar al met al denk ik dat zo’n chef toch wel behoorlijk veel had te doen”. En, zo sluit ik mijn verhaal over de stresgevoeligheid van de baan “stationschef” af, “je moet niet vergeten dat een werkweek toen uit 45 uur bestond, en een werkdag van ’s ochtends zes tot half elf ’s avonds in twee (wissel) diensten werd uitgevoerd.

Na deze lezing mijnerzijds over de arbeidsomstandigheden van de stationschef anno 1960 komt de dochter binnen en onderbreek mijn verhaal. Zei merkt bij binnenkomst op “wat is het hier stil, normaal hebben jullie altijd wel de radio of de televisie aan”. Nu de vrouw verteld dat ik al een hele tijd aan het vertellen ben over de glorie tijd van de spoorwegen in Hindeloopen. Tenminste, zo komt er achteraan, “die indruk krijg ik uit het verhaal”. In kort bestek verteld zij vervolgens aan onze dochter wat ik haar net verteld heb. De dochter inmiddels ook geïnteresseerd vraagt “was dat nog in de tijd van de stoomtrein”?



Deze vraag zet mij opnieuw aan het denken. Na enig stil rekenwerk mijnerzijds reageer ik met “Ja en nee”. “Het vertelde speelt feitelijk tijdens de overschakeling van de stoomtrein naar de trein met dieselmotor. Ik kan me de grote zwarte stoomloc nog goed herinneren. Met zijn grote stoompluim en zijn “tjuka tjuka” geluid raasde die dan door de landerijen. Met de woorden “een matig mooi gezicht” sluit ik dit gedeelte van het verhaal af.

Maar gelijk na het uitspreken van deze woorden realiseer ik me dat de woorden “een matig mooi gezicht” in feite gestoeld is op nostalgisch overwegingen. In feite werd die mooie stoomlocomotief in die tijd helemaal niet als zo bijzonder mooi ervaren. Het was meer een feit dat die reed en werd, met name door ons als kinderen, als normaal ervaren. In feite was die stoomlocomotief, zo realiseer ik me, in vergelijking met huidige diesel- en elektrische treinen maar een vuile machine. Algemeen werd de overschakeling naar de dieseltrein dan ook als een stap voorwaarts ervaren.

Twee leuke anekdote's

Met pipegaal naar 't station

Een zeker persoon in Hindeloopen kreeg een briefkaart van een kennis uit Amsterdam. Hij schreef “Ik - en als het goed is neem ik mijn ega mee - kom zoals al eerder belooft volgende week vrijdag naar Hindeloopen”. “Het zou leuk zijn als u me even kunt afhalen want ik weet niet waar ik precies moet zijn”. Nu dit afhalen was voor die persoon geen probleem. Maar alleen dat “ega”. Dat kon hij niet thuisbrengen. Voor het geval dat dat “ega” iets zwaars was toog hij op de bewuste dag en tijd met een “pipegaal” (kruiwagen) naar het station.

Vroeg of Laat?

Twee schoonzusters zouden de volgende dag tezamen op bezoek gaan bij een andere schoonzuster in Sneek. De één vroeg aan de andere “met welke trein zullen we morgen naar Sneek”. De ene zei, “willen we iets aan de dag hebben had ik gedacht met de trein van 10 over half negen te gaan”. De ander; “nu dat is mij te vroeg, zo vroeg kan ik niet klaar. Dan kom ik wel met de trein van 20 voor negen.

Na dit ophalen van herinneringen is het tijd voor een paar sneetjes brood. Inmiddels staat ook de TV aan voor het laatste nieuws van het journaal. Als het brood naar binnen is gewerkt en het journaal is afgelopen gaat de vrouw naar de keuken voor de afwas. Ik zelf blijf voor de TV zitten om te zien wat men te vertellen heeft in de actualiteiten rubriek “Twee vandaag”. En daarmee verdwijnen mijn dagdromen voor deze dag.

In tegenstelling tot andere dagen kan de actualiteit van deze dag me niet echt boeien.

Met de afstand bediening in de hand mijmer ik al weer snel weg naar de tijd dat ik nog jong was. En met de verhalen en gespreken van die middag ben ik al weer snel bij het station. Maar nu is niet het gebouw in beeld. Nee, nu gaan mijn gedachten naar stationschef, Kees Pruis, en zijn vrouw Bep.

Kees en Bep kwamen uit Rotterdam. En het valt te begrijpen dat zij daar in Holland een geheel ander levensstijl gewend waren dan het nog vrij traditionele leefpatroon in Hindeloopen. Inmiddels onderuit gezakt voor de TV realiseer ik me dat dat voor hen best een grote omschakeling zal zijn geweest. Toch schijnt het dat Kees en Bep die van verre kwamen en een kilometer buiten de Hindeloopen woonden snel Hylper met de Hylpers waren. Zij burgerden snel in en waren betrokken bij vele clubs en verenigingen in Hindeloopen. Dit meeleven met Hylpen en de Hylpers, de vlotte babbel in de innemende persoonlijkheid van beiden zorgden er voor dat zij als (nederlands sprekende) Hylpers met de Hylpers waren. Ook nu van de dag kennen de oudere Hindeloopers, ondanks dat ze al vele jaren geleden naar Stavoren zijn verhuisd, nog steeds de naam Kees en Bep. En steeds weer als hun naam in een gesprek valt wordt dat geassocieerd met dansen en dansavonden. Deze associatie met dansen in dergelijk gesprekken is echter een verhaal op zich zelf.

Kees en Bep waren liefhebbers van dansen. Maar in Hindeloopen waren toen nog maar weinig die deze kunst van bewegen meester waren. Hindeloopen was wat dansen betrof nog maar net het stadium ontgroeit dat deze manier van ontspannen gerekend werd tot een heidens ritueel. Ja, dansen was in die jaren geaccepteerd maar de danskunst beheersen was iets anders. En om dat dansen te leren was natuurlijk ruimte nodig en die was in die tijd ook niet altijd voor handen. Nu toen Kees en Bep in Hindeloopen kwamen werd die problemen door inbreng van Kees en Bep snel opgelost. Er werd een dansleraar en ingehuurd en met een oude “pick up” leerden vele Hindeloopers voor-zij-sluit daar op de grote zolder van het station. En om lang verhaal kort te maken nadat de leeftijdsgenoten van Kees en Bep de danskunst meester waren volgden de kinderen en vele anderen. En niet zelden trad Kees dan op als dansleraar. Vele Hindeloopers hebben dan ook goede herinneringen aan de gezellige dans avonden op de zolder van het van Station van Kees en Bep.

Na dit stil genieten over de dansavonden op het station komt de vrouw de kamer binnen. Zij is klaar met de afwas en gaat tegenover me zitten op de bank. Met de geluiden van de TV op de achtergrond, die nog steeds aan staat, vertel ik haar uitgebreid over Kees en Bep en het dansen op de zolder. En gezien het de hele middag al over de tijden van weleer gaat is de verleiding groot om nog meer herinneringen op te halen. Maar we besluiten er nu een punt achter te zetten en de T.V. af te stemmen op Goede tijden Slechte tijden.

Of de tijd waarin dit verhaal zich afspeelt nu een Goede tijd of een Slechte tijd was mag u als lezer over oordelen.