

## 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<sup>ste</sup> 2<sup>de</sup> en 3<sup>de</sup> 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 Enkhuizen (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 comite 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 totaalsom 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 - Delftzijl) Rond 1940 werd het station verbouwd. Uit oude foto's maak ik op dat toen de 3<sup>de</sup> 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.*

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 luxer 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 staat als afzender 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 maakten vertrekt hij in de voor het station geparkeerde auto.





Na vertrek van de onbekende blijf ik alleen achter op de stationsbank op het perron. Vanaf deze natuurlijke tribune kijk ik uit over weilanden en het riet dat de spoorlijn scheidt van de zogenaamde put die ontstaan is door dat men grond nodig had om de spoorlijn op hoogte te brengen. Een paar meerkoeten zijn druk in weer om een nest te bouwen. Tenminste dat maak ik op uit de plantenresten die zij in hun kleine rode snavels mee torsen. Net boven het nog jonge riet uit zie ik een grote witte zwaan die bezig is zijn nest te fatsoeneren. Ja, zo denk ik daar op het perron, “deze dieren trekken zich niets aan van heden en verleden en menselijke beslommeringen. Zij leven gewoon zoals het al eeuwen is gegaan en doen gewoon wat ze moeten doen om hun soort in stand te houden. Ook behoeven ze niets te leren. Ze weten van jongs af aan gewoon wat goed en slecht voor hen is”.

Iets verder weg razen een aantal auto's over 'Aesterdiik'. Allen lijken nogal haast te hebben en ik besef dat veel van het mooie waar ik op dat moment van geniet deze mensen ontgaat. Maar ja, zo bedenk ik. Ik verkeer als vutter ook in een bevoorrechte positie. Velen van die mensen die daar voorbij rijden zijn waarschijnlijk op één of andere manier bezig de kost te verdienen of hebben andere verplichtingen. Ik als vutter hoef niets. Als mij vandaag iets niet lukt, och dan komt het morgen wel.

Ik merk daar zittend in het voorjaarszonnetje dat mijn oogleden zwaar beginnen te worden. Mijn hoofd zakt af en toe langzaam naar voren. Een paar keer schrik ik weer op van geluid uit omgeving. In deze sluimer toestand zie ik een eindje van mij vandaan, links in het weiland, iemand lopen. Aan de houding en het postuur kan dat, zo denk ik, niemand anders zijn dan Siemens Smits die aan de Lange Leane zijn boerderij had. Met dit fata morgane van Siemen Smits schiet mij ook het verhaal over crisis van de jaren dertig van de vorige eeuw, wat Siemen mij ooit eens vertelde, te binnen.

*Als jongen van een jaar of zestien trof ik deze, toen oudere boer, in de trein naar Leeuwarden. Na enig gepraat over het weer en koetjes en kalfjes kwam het gesprek op de crisis jaren van de vorige eeuw. Smits vertelde dat toen hij een jaar voor deze crisis begon te boeren hij 10 koeien kocht voor F 1.000 per stuk. Eén jaar later waren deze 10 koeien hooguit nog F 300 waard. Verbaast reageerde ik daarop met de vraag, “maar dan was u in feite toch failliet”? “Nu” zo antwoordde Smits “dat viel mee”. Of die koeien nu F 1.000 waard zijn of F 100*

*maakt weinig verschil. Ze geven even veel melk. De opbrengst van de melk is bepalende voor het inkomen.*

Iets verder weg zie ik Meindert de Boer met twee paarden voor een machine aan het werk. Achter mij hoor ik het ratelend geluid van een maaimachine. Dat kan, zo bedenk ik daar op het perron, niemand anders zijn dan iemand van de familie Bosma die op de boerderij aan de 'Lieuwe Klazes Leane', 100 meter vanaf het station, woont. Op de 'Aesterdiik' zie ik een paard en wagen gaan. En ja, in mijn droomwereld kan dat natuurlijk niemand anders zijn dan mijn vader die met het paard 'de Panne' onderweg is naar de 'Slaperdijk' tussen 'de Aanleg' en Koudum. Plotseling wordt ik door een stem achter mij opgeschrikt. De stem vraagt, "sis't to waitjen op de trein, sost op reis?"

Het blijkt Douwe, een klasgenoot van de lagere school, te zijn. Ik vertel hem dat ik niet op reis ga maar toevallig een onbekende tegen kwam die mij iets vroeg over het oude station en dat ik na dat gesprek hier op het bankje zit te dagdromen over vroegere jaren. Nu u begrijpt het al samen met Douwe, die al vele jaren niet meer in Hindeloopen woont, zijn we binnen de kortste keren weer terug in de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw. Met hier en daar een aanvulling van mij haalt nu Douwe zijn herinneringen over het Station op.

*"Hier staat nu slechts een klein glazen wachthokje (een abri). In onze kinderjaren (1950-1965) was het station nog 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 op kwam had je gelijk links om de hoek de fietsenstalling en een opslag voor goederen. Bij het eerste station was daar echter de 3<sup>de</sup> 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 van stationchef aan de perronzijde binnen. 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 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".*

“Ja ja”, merk ik op “het lijkt nu alsof het chef zijn misschien niet zo’n drukke baan was. Maar ik denk, zo ga ik verder, dat het toch tegen viel. 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 (Fa. 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 o.a. 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 een taak van de chef. Het was mogelijk geen baan om stress van te krijgen maar al met al denk ik dat zo’n chef toch wel behoorlijk veel had te doen. En 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, zo sluit ik mijn verhaal over de stressgevoeligheid van de baan ‘stationschef’ af”.

Na deze lezing mijnerzijds over de arbeidsomstandigheden van de stationschef anno 1955 vraagt Douwe “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, de zogenaamde ‘Blauwe engel’. Ik kan me de grote zwarte stoomloc nog goed herinneren. Met zijn grote stoompluim en zijn “tjuke tjuke” geluid raasde die dan door de landerijen. Met de woorden “een matig mooi gezicht” sluit ik dit gedeelte van het verhaal af.

<p style="text-align: center;">Chefs</p> <p>Na Pruis en Wolbers kwamen Koehoorn en Feenstra als stationschef. Zij waren de laatste Hindelooper chefs. Zij woonden echter beide in Hindeloopen</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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.

Terwijl we nog druk bezig zijn met het verleden horen we de bellen van de 100 meter verderop gelegen spoorwegovergang rinkelen. De gestroomlijnde splinternieuwe trein van Arriva komt vanaf Stavoren aanrijden. Douwe gaat staan en zegt, “ik lig met de boot in de haven en zal even op familiebezoek in Sneek”. En terwijl Douwe al naar de trein loopt, die inmiddels gestopt is, zegt hij “misschien treffen elkaar van de week nog wel, want ik blijf een paar dagen in Hindeloopen liggen. Dan kunnen we het nog wel eens over vroeger hebben”.

Als Douwe in de trein stapt neem ik me voor om mijn fiets, die ergens voor het station staat, op te zoeken en nog een eindje te fietsen. Maar voor ik van de bank opsta zie ik op het eind van het perron Janny aankomen. Zij is schijnbaar, zonder dat het mij is opgevallen, uit de trein

gestapt. Janny die denkt dat ook ik uit de trein ben gekomen zegt “hoi Henk kom jij ook van de trein. Vreemd dat ik je niet in de trein heb gezien”. Nu ik leg uit dat dat niet het geval is maar dat ik al een tijdje hier op het perron zit te dromen over vroeger. En natuurlijk vertel ik haar van het gesprek met de vreemdeling en het ophalen van herinneringen samen met Douwe. Nu u begrijpt het al, de fiets blijft staan waar hij staat en binnen de kortste keren zit ik samen met Janny op het stationsbankje. Janny vertelt dat ze even bezoek is geweest bij haar vroegere vriendin Laura, de dochter van de stationschef Kees Pruis, de laatste bewoner van het oude station. Gezien Laura en Janny ook klasgenoten van de lagere school van mij zijn worden wederom oude herinneringen opgehaald. En wie Janny kent zal weten dat ik mij in dat gesprek kan beperken tot ja en nee. Janny weet het wel pratende te houden.

*Zij begint het gesprek met “ Zonet had ik het er nog met Laura over. Kees en Bep en hun dochter Laura (zei was toen nog een klein meisje) kwamen uit Rotterdam. En het valt te begrijpen dat zij daar in Holland een geheel andere levensstijl gewend waren dan het nog vrij traditionele leefpatroon in Hindeloopen. Toch waren zij allemaal, zoals ook je nog wel zult weten, snel Hylper met de Hylpers. 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 vandaag 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.*

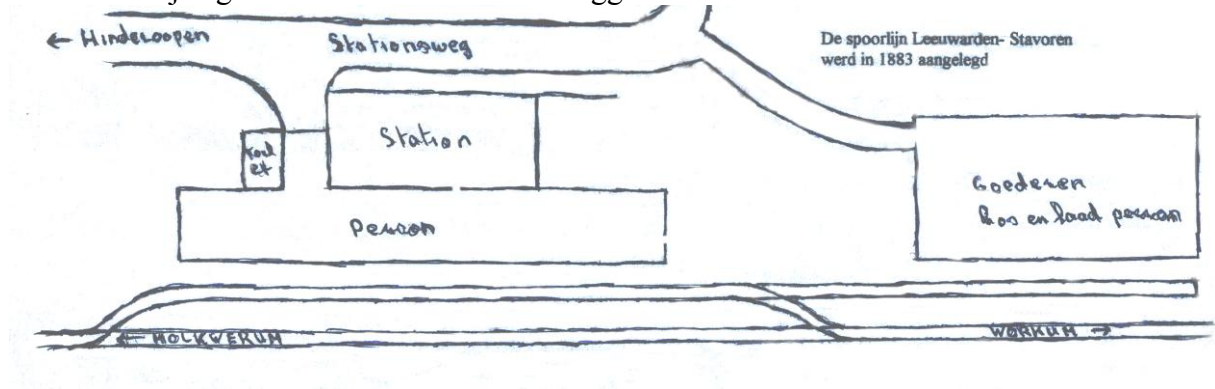
*Kees en Bep waren liefhebbers van dansen. Maar in Hindeloopen waren toen nog maar weinig die deze kunst van bewegen meester waren. Hindeloopen was wat dansen betrof nog maar net het stadium ontgroeit dat deze manier van ontspannen gerekend werd tot een heidens ritueel. Ja, dansen was in die jaren geaccepteerd maar de danskunst beheersen was iets anders. En om dat dansen te leren was er natuurlijk ruimte nodig en die was in die tijd ook niet altijd voorhanden. Nu toen Kees en Bep in Hindeloopen kwamen werd die problemen door inbreng van Kees en Bep snel opgelost. Er werd een dansleraar ingehuurd en met een oude “pick up” leerden vele Hindeloopers voor-zij-sluit 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 dansavonden op de zolder van het van Station van Kees en Bep.*

Na dit gesprek met Janny over over het wel en wee van de familie Pruis staat Janny op, pakt haar fiets uit de fietsenstalling en fiets richting Hindeloopen.

Ik nog steeds zittend op het bankje op het perron kijk richting Workum of er inmiddels ook weer een trein aankomt. Maar dat lijkt niet het geval te zijn want ik hoor of zie niets aankomen. Na enige staren die kant op zie ik echter wel op het iets verder weg gelegen los en laad perron twee zwarte goederen wagons staan. En zowaar rondom de wagons zie ik een aantal mensen lopen. Dan komt er ook nog een grote vrachtauto aanrijden die keert op het los en laad perron en stil blijft staan naast de achterste wagon. Met komst van de vrachtauto wordt mijn dagdroom duidelijker. Het is de firma Amsterdam die de wagons met kolen komt lozen. In gedachten loop ik even naar de wagons en naar de druk in de weer zijnde mannen toe. Doede Noppe staat in de wagon de zwarte jutte zakken vol te schepen terwijl één van de zonen van Siep de zak open houdt. Bertus, knecht bij de firma Amsterdam, en Frederik zetten



de zakken op de vrachtauto voor transport naar de opslagloods 'Onrust' op de Oude Weide. Als de vracht auto vol is nemen de mannen die inmiddels even zwart zijn als 'zwarte Piet' plaats op zakken achter op de auto en vertrekken naar Hindeloopen. Ik zelf nog steeds op het bankje op het station maar in gedachten op het los en laad perron denk ik "zie zo, Hindeloopen kan de komende winter weer warm zitten. Ten minst aan de harde werkers die ik zoniet voorbij zag komen behoeft het niet te liggen".



Hoe het zo snel kan is mij een raadsel maar even plotseling dat de firma Amsterdam uit mijn droomwereld verdwijnt komt de familie Mulder te voorschijn. Ik zie nu grote bulten riet. Een oudere en een nog jongere man, ik denk dat het Anne en Appie zijn, maken van grote bossen van de rietbult keurige kleine bossen waarbij zij, om de onderkant van het bos riet netjes vlak te maken, stampen ze het bos steeds op grote tegel stampen. Vervolgens, zo zie ik van afstand, worden het kleinere bos samengebonden met een tot een soort tot touw gedraaid riet. Vier van deze kleine bossen worden weer samengebonden tot één groot bos met een stuk touw en worden, klaar voor vervoer naar afnemers, keurig op een andere bult gestapeld die enkel meters verder op staat.

#### Met pipegaal naar 't station

Een zeker persoon in Hindeloopen kreeg een briefkaart van een kennis uit Amsterdam. Hij schreef " Ik kom, kom zoals al eerder belooft volgende week vrijdag naar Hindeloopen. En als het goed is neem ik mijn ega mee. 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 "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.

Van de werkers in het riet maakt mijn geheugen een sprong naar een aantal mensen die bezig zijn in hun groentetuin daar langs het spoor. In mijn droomwereld zie ik allen druk bezig. De één is aan het schoffelen een ander is bezig de oogst binnen te halen. Op het moment dat ik mijn grijze cellen probeer te activeren over wie daar allemaal een stukje tuin hadden om in de gezinsbehoeften te voorzien hoor ik achter mij paarden aankomen. Als ik omkijk zie ik dat het

Doede met twee bruine paarden voor twee wagens vol met riet is. Hij heeft schijnbaar weer een vracht nieuwe oogst van de rietvelden gehaald, zo denk ik. En gelijk dat Doede daar in mijn gedachten voorbij rijdt met de twee wagens riet schiet mij het tragisch ongeluk van Doede te binnen.

*Het gebeurde op ?? 19?? Hilbrand Bosma, die op de boerderij vlak bij station woonde, was vanaf richting Hindeloopen met twee paarden voor de wagen onderweg naar zijn boerderij aan de Lieuwe Klazes Leane nabij het Station. Nadat hij vanaf de Oosterdijk de weg naar het station was ingeslagen schrokken de paarden ergens van. Door de schrik reactie van de paarden sloegen de paarden op hol. Hilbrand deed verwoede pogingen de paarden in het gareel te krijgen, maar dat lukte niet goed. Doede, die net op dat moment op de fiets vanaf het station kwam, zag dit alles gebeuren. Hij dacht de paarden tot stilstand te kunnen brengen door met de armen zwaaiend op de weg te gaan. Helaas dat lukte dit niet, de paarden konden niet op tijd stoppen en Doede kon niet op tijd opzij springen. Zwaar gewond werd hij nog met de trein, die net aankwam op het station, naar het Sneker ziekenhuis vervoerd. Helaas hij moest zijn poging om de op hol geslagen paarden te stoppen bekopen met de dood.*

*N.B. 1 Voor mensen die minder bekend zijn met het gedrag van paarden lijkt het wat Doede deed mogelijk een onbezonnen actie. Maar er zijn diverse verhalen bekend dat men met een dergelijk actie op hol geslagen paarden tot stilstand kan krijgen.*

*N.B. 2 Het wrange van het geheel was dat Doede de paarden die hem omver liepen vele malen zelf had gebruikt om riet van de rietlanden te halen.*

Of ik nog steeds aan het dagdromen ben of nu echt droom ik zou het niet weten. Maar nu hoor ik de verte een heuse stoomfluit. En als ik richting Workum kijk zie een grijs zwarte rookpluim die langzaam dichterbij komt. En ja hoor, inderdaad zie ik even later een heuse stoomtrein naderen die vlak voor mijn neus stopt. Als de trein stil staat gaat de deur van de voorste wagon open. En dat gebeurt niet, zoals we tegenwoordig gewend zijn, automatisch. Nee, een conducteur in een gladgestreken uniform een ronde pet???????????? pet doet de deur open. Vervolgens loopt hij over het perron naar de achterste wagon terwijl hij alle deuren opent. Schijnbaar zijn er geen passagiers met bestemming Hindeloopen want niemand stapt uit. Na enige aarzeling besluit ik dat ik best even retourtje Stavoren kan maken. Ik heb vanmiddag toch niks anders te doen. Ik vraag de conducteur, die net weer naar de voorste wagon loopt, dat hij nog even kan wachten omdat ik nog een retour kaartje naar Stavoren wil kopen. Terwijl deze gediensstige conducteur instemmend knikt loop ik in versnelde pas naar het kantoor van de stationchef Kees Pruis. Hij is druk bezig met de ratelende telegraaf die diverse berichten in morse doorgeeft aan Pruis. Als ik hem vraag om een retourtje Stavoren heeft hij het kaartje al klaar in zijn hand. Hij heeft waarschijnlijk mijn vraag aan de conducteur om even te wachten gehoord. Terwijl hij me het kaartje in de hand duwt zegt hij “betaal maar als je terug komt want de trein moet nu snel weg anders is hij niet op tijd in Stavoren voor de boot naar Enkhuizen. En als ik naar de trein loopt roept hij nog “om 10 uur vanavond vertrekt de laatste trein uit Stavoren”. Met deze mededeling van ‘de chef’ stap ik snel in en zoek een plaatsje op de met leer beklede houten bank in de middelste wagon en zoek een plaatsje op bij het raam. Inmiddels heeft Kees Pruis zijn rood-zwarte ronde pet op gezet en is met de grote hendels op een standaard bezig om de 100 meter verder gelegen spoorbomen naar beneden te draaien en alle seinen op veilig te zetten. Als alles op veilig staat geeft hij de machinist, die met zijn hoofd uit het raampje van de stoomlocomotief hangt, met een rond plankje op een kort stokje (in vaktermen noemt men dat het spiegelei) het teken dat



hij kan vertrekken. Terwijl de stoom locomotief langzaam begint te rijden zie ik de conducteur op het perron voorbijkomen om alle deuren dicht te doen. Bij de laatste wagon stap hij met sierlijke sprong in de trein en sluit de laatste deur. Aan de grote stoom wolken die uit de pijp van locomotief komen te zien moet dit wonder op wielen alle stoom bijzetten om gang te komen. Maar aan de wielen, die met een dof geluid van de ene spoorstaaf op de andere rollen is te merken dat de trein op snelheid komt. Het station verdwijnt uit zicht en voor ik het weet passeren we de spoorbomen waarvoor één auto staat te wachten. En ja, dan zijn we ook gelijk bij de witte dubbele wachtpost voor de spoorbrug. Vanuit het grasveld naast de eerste wachters woning groet Anne de machinist en vlak bij de brug staat voor de tweede wachters woning de familie Bosma. De machinist groet terug met een korte groet via zijn stoomfluit. Als de trein luid denderend over spoorbrug gaat schiet mij het verhaal over deze spoorbrug te binnen wat ik ergens heb gelezen.

*Voordat het Workumer Nieuwland werd ingepolderd liep er een bevaarbaar water van Koudum via Haanmeer-Kûns en een sluis in de weg Hindeloopen/Aanleg (nabij de grenspaal van Hindeloopen) naar de voormalige Zuiderzee. Met de droogmaking van het Workumer Nieuwland (1621-1624) verviel voor Koudum deze verbinding met de Zuiderzee. Men was nu aangewezen op de route via de sluis in Hindeloopen. Het laat zich raden dat in verband met bruggen en de diverse bochten in deze kanalen dit geen goede vaarverbinding was voor Koudum. Er werd dan ook gezocht naar een betere en snellere vaarverbinding tussen Koudum en de Zuiderzee. Er werden plannen ontwikkeld om het bestaande water de Kûnz te verleggen richting Hindeloopen. Uit een oud boekje heb ik opgemaakt dat men dacht aan nieuwe sluis in de buurt van het huidige Dijkshuisje. Naar ik aanneem werd deze discussie gevoerd in de tijd dat de spoorlijn werd aangelegd.(1885) Waarom dat niet is doorgegaan en wanneer deze plannen gestopt zijn is mij niet bekend.*

*Wel is duidelijk is dat de spoorbrug oorspronkelijk ontworpen is als een draaibare spoorbrug. (of de brug ook daadwerkelijk draaibaar is geweest verschilt mijn informatie over) Logisch nadenkend zal het plan van een nieuwe vaarverbinding Koudum – Zuiderzee in verband staan met het oorspronkelijk plan om de spoorbrug draaibaar te maken. En dat vlak bij deze brug een dubbele wachtpost stond zal ook debet zijn aan het feit de brug draaibaar zou worden. (waarschijnlijk bedoelt voor 2 brugwachters)*

Na het passeren van de spoorbrug is, te horen aan het steeds sneller tikken van de wielen op de spoorrails, de stoomtrein al aardig op snelheid. In luttele seconden zijn we bij de ‘Madenlaan’. Tegenwoordig is dit een mooie vlakke betonweg waar auto’s en trekkers comfortabel op kunnen rijden. Maar ik zie geen betonweg. Ik zie een modderige pad met diepe karresporen van de wagens die door paarden worden getrokken. In de verte zie ik een paard en wagen volgeladen met hooi aan komen. Ook zie ik de boerderij van de familie Wiersma. En waarachtig of is het echt, ik zei Benne op het erf aan het werk en ik zie dat Bet de was aan de lijn hangt. Op twintig meter afstand zie ik het huisje met daarachter de houten stal van Henne-Foekje. En dan komen ook beelden uit overlevering naar voren van ver voor mijn tijd.

*In 18//// kocht mijn grootvader ‘Aote Jelle’ een stuk land met een huis aan de Madelaan. Het is niet met zekerheid vast te stellen maar vermoedelijk was dat de zogenaamde ‘polle’ met daarop iets wat voor een woning door ging. Uit overlevering is bekend dat Aote Jelle deze woning verbouwde en/of een stuk er bij aanbouwde. Ook de houten stal voor een stuk of 10 koeien werd door ‘Aote Jelle’ eigenhandig gebouwd van sloop- en wrakhout. In 19// trouwden*

*Jelle en Sjoerdje hun oudste zoon Hinne met Foekje. De familie van Foekje -ouders broers en zusters- waren geëmigreerd naar Amerika. Omdat Foekje verkering had met Henne wilde zij niet mee naar Amerika en bleef alleen achter. In mijn droom zie ik of was het echt (tante) Foekje zitten melken onder de koeien en (ome) Hinne druk aan het werk op de 'Polle'. Deze beelden van voor mijn tijd worden vermengd met beelden van Arjen en Grietje die in 19??? het boeren bedrijfje van Hinne en Foekje overnam. Andere beelden die nu in mijn droom verschijnen zijn de verbouwing van de houten stal en Arjen zie ik rijden op zijn tot trekker omgebouwde auto. Ook zie plotseling grote rookwolken uit schuur komen. Dit zal zo beseft alles te maken hebben met hooibroei toen alle hooi manmachtig smeulend uit de schuur moest worden gehaald. ( N.B. Arjen overleed in ???? door een tragisch ongeval op afsluitdijk waarbij ook Foppe van Elsolo en Anne Mulder om kwamen)*

De trein is inmiddels al bij de 100 meter verder gelegen overweg. (deze overweg is nu niet aanwezig) Links, een eindje vanaf het spoor, zie een molen staan. Dit moet zo weet ik uit overlevering de zogenaamde 'Kievitsmolen' zijn. Daar woonden, zo is me ooit verteld Heije en Pieter 'Ut de Molne' zo deze beide broers algemeen werden genoemd (achternaam niet bekend) Dit oude beeld van voor mijn tijd wordt vermengt met een beeld van een oude caravan die bewoont wordt door een aantal geiten. Maar dit beeld, zo begrijp ik, is weer een beeld uit de jaren 80 van de vorige eeuw.

Na de molen en de vakantie vierende geiten kijk ik uit het rechter raam van de voortrazende stoomtrein. Daar zie ik de 'Kampboerderij'. Op het erf staan een paar kalveren aan het spit. Op zij van de boerderij is een oudere man in de weer met paard en wagen. Hij is bezig hooi op de wagens te laden. Gezien de rokende pijp in zijn rechter mondhoek kan dat bijna niemand anders dan Tjitte zelf. Achter de boerderij zie ik duidelijk wat jongere mannen bezig hooi op zogenaamd ruiters te stallen. Al kan ik het niet goed onderscheiden wie dit zijn ga ik er van uit dat dit de zonen Klaas en Knellis moeten zijn.

Als we bij de volgende overweg zijn, de overweg achter de kampplaats, zie het stuk land aan de ander kant van de spoorlijn. Dit is de, zogenaamde 'achte'. Een stuk weiland wat mijn grootvader, vader, broer en ikzelf jarenlang gebruikt hebben. Spontaan schiet mij een leuke anekdote te binnen die zich daar afspeelde.

*Ook in vroegere jaren was men wel eens ondeugend. Zo was er eens een zeker iemand die graag eens hengel mocht uitgooien of een visfuk zetten om het toen toch doorgaans kleine inkomen iets te verhogen. Maar ja een ieder weet het, in verboden wateren zit vaak meer vis dan waar het vissen is toegestaan. Ook de in dit verhaaltje bedoelde visser wist dit natuurlijk. Hij kon het op zekere dag dan ook niet laten zijn hengel eens uit te gooien in verboden water. Helaas de plaatselijke politieagent kreeg dit ook in de gaten. Hij stapte, met het bonnenboekje reeds in de hand, met ferme passen op deze visser toe en vroeg "jij weet toch wel dat het hier verboden is om te vissen.*

*Maar och wat jammer voor mijnheer de agent, de visser had natuurlijk allang bemerkt dat de politie in aantocht was. Met een heel onschuldig gezicht maar met een grijns om zijn mond antwoordde hij de agent "ja natuurlijk weet ik dat, maar het is toch niet verboden om een stukje touw in het water te hangen". En ja hoor, bij controle van oom agent bleek er inderdaad alleen maar een snoer aan de hengel te zitten en was een vishaak noch iets wat op aas leek nergens te vinden. Wetend dat hij behoorlijk bij de neus genomen was droop de politieagent met een onbeschreven bonnenboekje weer af. Maar dat dit hem niet lekker zat valt te begrijpen. Hij besloot dan ook een volgende keer het iets slimmer aan te pakken.*

*Deze volgende keer liet niet zo lang op zich wachten. Na enkele dagen ontdekte hij dat er in 'de Indijk' nabij de spoorbrug, in verboden viswater, een aantal palingfuike stonden. En zijn ingezetenen goed kennende was hij er vrijwel zeker van dat deze gezeet waren door eerder aangehaalde hengelaar. 's Morgens in alle vroegte stelde hij zich dan ook ergens verdekt op en wachtte op wie deze fuien kwam ophalen. En ja hoor, al snel had onze agent de dader in het vizier. Het was inderdaad, zo hij al vermoedde, onze hengelaar. Maar een ervaring rijker van de vorige keer besloot hij niet om via het open veld naar de visser toe te lopen. Want dan, zo wist hij inmiddels uit ervaring, zouden de fuien al weg zijn als hij op de plaats van het delict aankwam. Hij besloot terug te gaan naar Hindeloopen en hem daar op de haven op te wachten zodat hij hem met de clandestien gevangen vis en de fuien kon betrappen. Helaas, helaas voor onze slimme agent, de clandestiene visser altijd alert op onraad, had allang bemerkt dat de politieagent hem in de gaten had en deze weer richting Hindeloopen was gegaan. En logisch nadenkend had hij natuurlijk wel in gaten wat hem in Hindeloopen te wachten stond als hij de vis meenam. Maar om de vangst, die toch vrij behoorlijk was achter te laten ging hem ook te ver. Na enig nadenken werd de oplossing van dit probleem gevonden bij een bevriende boer uit Hindeloopen die daar vlakbij zat te melken. Hij vertelde deze boer zijn dilemma en zei "als jij nu eens die vis meeneemt in een melkbus dan kan oom agent mij niets maken. En dat er vis in jou melkbus zit heeft hij vast niet in gaten". En zo gezegd, zo gedaan. De vis kwam in de melkbus en de visserman stapte op zijn fiets met achterop een paar half gevulde zakken met gras en reed rustig richting Hindeloopen. En ja hoor, aangekomen op de haven werd hij met een voldaan gezicht opgewacht door de agent. Terwijl oom agent druk met de visser stond te discuten waar de vis gebleven was reed de boer met paard en wagen met daarop de melkbus met vis, zonder dat ook maar iemand iets in gaten had, over de haven. En wederom was onze politiemann beetgenomen.*

*N.B. Als ik bij dit verhaal de namen Koopmans, Pieter en Lolke (mijn vader) noem zullen vele (oud) Hindeloopers weten dat dit verhaal wat ik in mijn droom zag waar gebeurt is.*

Inmiddels raast de trein op volle snelheid luid denderend over spoorbrug van de Indijk. Ondanks dat dit veel lawaai geeft is dat niet voldoende om mij uit mijn droomwereld te halen. Ik zie richting Hindeloopen en tussen de spoorbrug en de 'Kampplaats' zie ik een diep geladen schip aankomen. Als deze boot dichterbij komt zie ik dat het Wiggert is met zijn beurtschip 'de volharding'. Die is schijnbaar onderweg naar de markt in Sneek. En met het zien van deze alom gewaardeerde Hindelooper schipper en zijn boot verschijnen bij mij vele beelden uit het verleden rond de beurtvaart en Wiggert. Want als in Hindeloopen over 'de beurtvaart' wordt gesproken valt ook de naam Wiggert Amsterdam. Bij het zien van dit beurtschip komt bij echter een verhaaltje naar voren dat duidelijk maakt wie of wat Wiggert was.

*Mijn vader kon goed met Wiggert Amsterdam en zijn vrouw. (zijn vrouw was een nicht van mijn vader) Als ze op straat elkaar tegen kwamen groeten ze, zoals in Hindeloopen algemeen gebruikelijk is, elkaar naar gelang van het moment van de dag dan ook met "gemôrn", "midde" of "geniend" (Gemôrn = goedenmorgen. Midde=middag, geniend=goedenavond) Zo ook op een zekere dag dat mijn vader Wiggert tegen kwam. Mijn vader groette hem met de woorden "gemôrn Amsterdam". Maar er kwam tot verbazing van mijn vader geen tegen groet terug. Maar, zo dacht mijn vader, had hij de tegengroet van Wiggert niet gehoord. Maar de daar opvolgende dagen bleef Wiggert zwijgen als mijn vader hem groette met "gemorn Amsterdam". Nadat het nog een paar keer voorkwam dat er uit Wiggert zijn mond geen enkel geluid kwam als mijn vader hem tegenkwam begon mijn vader zich af te vragen wat er aan de hand was. In huislijke kring werd dan ook gevraagd of iemand woorden of een ander*

*meningsverschil met Wiggert had gehad. Nu dit bleek niet het geval. Om dit raadsel rond het zwijgen van Wiggert op te lossen sprak mijn vader de eerst volgende keer dat hij Wiggert tegen kwam aan en vroeg “waarom zeg je niks als ik je groet”. Het simpele antwoord van Wiggert op dit mysterie was “als jij geen Wiggert kunt zeggen kun je je in het vervolg maar beter stilhouden”.*

Na het passeren van de spoorbrug zie ik rechts mooie zwart bonte stamboeks koeien in de groene weilanden die zoals ik weet van Gelf van Dijk moeten zijn. Na luttele tellen komen we bij de boerderij waar nu Broer Sikkes met zijn schoonzoon Cor boert en naast de ‘oude’ boerderij twee ligboks stallen heeft laten bouwen. Maar ik zie natuurlijk geen Broer of Cor en ook geen ligboks stal. Nee, ik zie de zoon van Gelf van Dijk ‘Bouke’ druk aan het werk om trekkers en ander materiaal schoon te maken. En iets verderop staat Gelf zelf in een net pak te praten met iemand anders. Gelf heeft, zo zie ik duidelijk, zijn jasje van het pak los en staat met zijn duimen achter zijn vestje druk te praten. In een flits passeert in mijn droomwereld zie ook nog iemand met vele diploma’s in de hand. Dat zal, zo denk ik, Broer van Dijk wel zijn want die heeft, zo is algemeen bekend, vele studies doorlopen.

Iets verderop links passeren we de boerderij van de familie Folkertsma. Op een steenworp afstand van deze boerderij een huis met stal en schuur van de familie Alkema die daar enkele koeien hield. Bij oudere Hindeloopers zal bij dit boerenbedrijfje echter meer gedacht worden aan de familie Tjaarda die daar voor die tijd woonde. Dit boeren bedrijfje zal, zo denk ik, circa 1955-1960 gesloopt zijn.

In de tussentijd is de trein, zo merk ik, langzamer gaan rijden en stop plotseling bij de overweg bij de voor die tijd grote boerderij van de familie Bokma. Omdat zo ik weet daar geen station is verbaast mij dit. Om aan de weet te komen wat de reden van deze stop is draai ik het raam open zodat ik beter kan zien wat er buiten gaande is. Mogelijk loopt er een los gebroken koe of iets dergelijks op de spoorbaan. Maar dat schijnt niet geval te zijn. Van de achterste wagon gaat de deur open en er stapt een groep jongeren uit. Dit is, zo bergrijp ik, een groep die vakantie komt houden in ‘vakantiehuis Schuilenburg’ dat iets verderop tegen de zeedijk aan is gebouwd. Schijnbaar heeft de dienstdoende stationschef geregeld dat er bij Schuilenburg even gestop werd zodat deze gasten geen drie km behoeften te lopen van het station naar Schuilenburg. Ja dat kon nog in die tijd. Deze vakantiegangers vanuit het raam nakijkend komen bij mij de nodige herinneringen rond Schuilenburg naar voren.

*In dit grote witte waterschapshuis tegen de zeedijk, wat volgens de ingemetselde muursteen is gebouwd in ???? woonde de opzichter van het waterschap ‘Epema’. Later, ik denk tussen 1955-1960, werd dit waterschapshuis verkocht aan de familie Duhoux die daar een vakantiehuis annex camping runde. Schijnbaar was Schuilenburg in die tijd nog niet aangesloten op de waterleiding want in gedachten zie Duhoux weer met een klein rood trekkertjes met daar achter een watertank op een wagen rijden over de zeedijk. Hij haalde dit leidingwater, zo weet ik nog, bij de firma Amsterdam aan de Oude Weide en stortte dit vervolgens in een (regen) waterput boven op de zeedijk. Vervolgens kon het weer gebruikt worden in het vakantiehuis. En ja, dan de camping achter de zeedijk. Vele jongens van mijn leeftijd zullen daar denk ik nog warme herinneringen aan hebben. Want dat was voor menig jongen een lustoord. De daar kamperende jonge meisjes waren, zo te begrijpen valt, een welkome aanvulling op het vrouwelijk schoon uit de directe omgeving. En dat deze meisjes op de camping vaak iets kleinere badpakken of zelfs een bikini droegen was voor menige jongen natuurlijk een extra magneet om af toe naar camping Schuilenbrug af te reizen. Ja inderdaad, menige jongen zal zich nog wel een scharrel herinneren die daar kampeerde.*



Nog steeds dagdromend in de oude stoomtrein passeren we na circa 100 meter van de boerderij van de familie Bokman inmiddels de oude resten van een wachtpost. Wie daar woonde of wanneer die gesloopt is mij helaas niet bekend. Ik neem me voor dat nog eens na te vragen. Na deze resten van de wachtpost komt de spoorlijn steeds dichterbij zeedijk. Hierdoor realiseer ik mij dat we nu de grens van Hindeloopen naderen. En ja hoor, ik voel in mijn binnenzak van mijn jasje of ik mijn paspoort wel bij me heb. Maar net op het moment dat ik mijn paspoort uit zak wil halen hoor achter mij de claxon van een auto. Ik schrik wakker en besef dat ik helemaal niet in de stoomtrein zit maar nog steeds op het stationsbankje zit te dromen. Maar eerlijk gezegd het was wel een leuke droom. Schichtig keek ik om heen of iemand mij ook heeft zien zitten dromen. Dit lijkt niet het geval. Ik stap op de fiets en fiets, nog steeds met het verleden in mijn gedachten, naar huis. Hiermee kwam voor die dag een einde aan mijn herinneringen rond het spoor van Hindeloopen.

