

Dorpscanon van Folsgeare

Folsgare aan het spoor



© kaart Tresoar

Folsgare aan het spoor

De eerste Spoorwegwet strandt in februari 1860 in de Eerste Kamer. Deze wet moet het mogelijk maken dat aan particuliere maatschappijen concessies worden verleend voor de aanleg van spoorwegen. De staat moet vervolgens subsidie verlenen voor de aanleg van de noodzakelijke bruggen over de grote rivieren. De wet leidt tot een kabinetscrisis en het aftreden van het kabinet Rochussen.

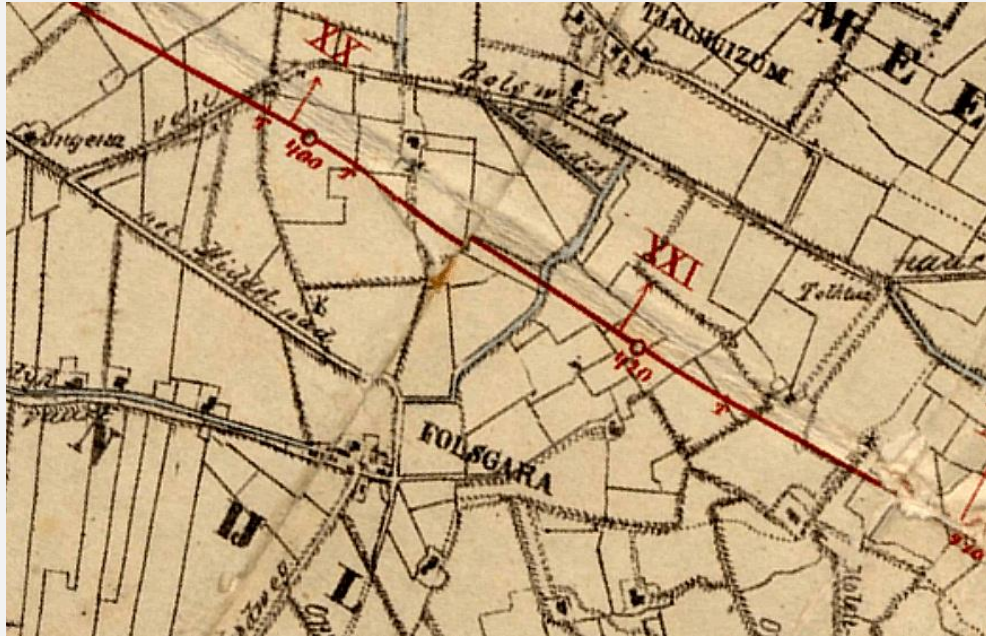
Het volgende kabinet Van Hall-Van Heemstra neemt een nieuwe Spoorwegwet aan, waarbij de staat een leidende rol krijgt bij de ontwikkeling van het spoorwegnet. Er blijft echter ruimte voor initiatieven voor spoorwegplannen door particulieren.

De eerste lijn die door de staat wordt aangelegd, is die tussen Leeuwarden en Harlingen. Deze lijn wordt in 1863 in gebruik genomen. Harlingen krijgt prioriteit, want de stad heeft in die periode één van de belangrijkste havens van Nederland. Rotterdam en Amsterdam zijn moeilijk bereikbaar door verzanding van resp. de Rijnmond en het IJ.

Dorpscanon van Folsgeare

Folsgeare aan het spoor

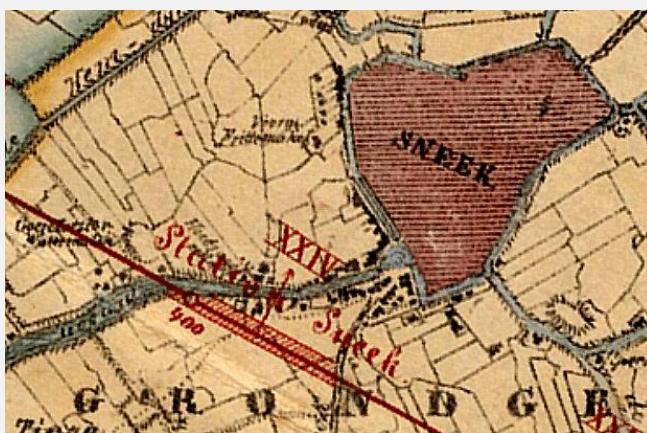
Vervolgens wordt door o.a. van Welderen Baron Rengers c.s. een concessie-aanvraag gedaan voor de aanleg van een spoorlijn tussen Harlingen en Heerenveen.



Op deze kaart van Eekhoff is het tracé ingetekend.

De spoorlijn zal moeten lopen tussen Folsgeare en de boerderij Scheender state van de fam. Kooistra.

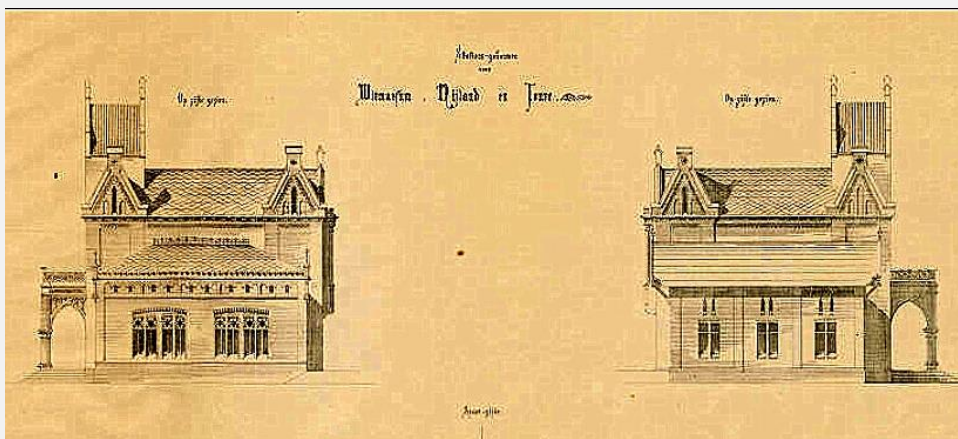
Ten zuiden van Sneek en ten noorden van Nijland is een station ingetekend. Vanuit Folsgeare heeft men dan de keus om óf in Sneek óf in Nijland op te stappen.



kaartjes Tresoar

Dorpscanon van Folsgeare

Folsgare aan het spoor



Het zijaanzicht van het station te Witmarsum, Nijland en Joure.

tekening

Er wordt onderzoek gedaan ...

Een ingenieur, afgevaardigd door de Maatschappij tot expl. van Staatsspw., heeft een plaatselijk onderzoek ingesteld naar de streken, waardoor de lijn Harlingen—Sneek—Heerenveen zal lopen. Men wil dat de commissie die deze spoorweglijn ontworpen heeft, voornemens is deze lijn, na den aanleg, door genoemde Maatschappij te doen exploiteeren.

Het Nieuws van den dag :
kleine courant
17-11-1871

... er zijn grootse plannen ...

Twee heeren uit Woerden hebben concessie gevraagd voor den aanleg eener spoorlijn over Harlingen, Heerenveen, Hoogeveen, Coevorden, Nieuwhuis en Nordhorn naar Salsbergen. Door de verwezenlijking van dat plan zou blijkbaar het hoofddoel zijn: verbiinding van Harlingen met midden-Duitschland. De concessionarissen toch vragen niet naar de rentabiliteit der onderdeelen van de lijn, - anders hadden ze van Hoogeveen niet door de doode streek, waarin Coevorden en Nieuwhuis liggen, doorgetrokken, maar de lijn omgebogen naar Twenthe.

Dragtster courant
03-04-1873

... en er wordt jarenlang over gesproken...

Algemeen Handelsblad
31-03-1879

Friesehe lijn.

Nadat voor een paar dagen door den gemeenteraad van Lemsterland een adres aan den minister van waterstaat, ter verkrijging eener spoorlijn Harlingen—Bolsward—Sneek—Joure—Heerenveen met een zijtak Joure—Lemmer, is ingezonden, is het navolgende adres, voorzien van een groot getal handteekeningen, door de ingezetenen dier gemeente aan Z. E. gericht:

Dorpscanon van Folsgeare

... maar het plan gaat niet door en Folsigare komt niet aan het spoor te liggen.



Kaartje: Zuiderzeevereniging, maker: A.A. Beekman, 1890 – 1900

De gemeenten Bolsward en Sneek zijn het niet eens met het gekozen tracé en pleiten vanwege hun economische belangen voor een alternatief tracé langs deze plaatsen. Dit houdt in dat vanaf Bolsward de spoorlijn straks langs Fols gare naar Sneek zal lopen.

Dorpscanon van Folsgeare

Folsgare aan het spoor

Rijksweg 31 naar station Harlingen zal lopen en vandaar aansluiten op de spoorlijn naar Leeuwarden en Groningen.

Sneek en Bolsward laten hun hoop op een directe aansluiting op de Zuiderzeespoorweg niet varen. Met een financiële bijdrage van het Friese provinciebestuur proberen zij de Nederlandsche Spoorwegen (NS), toen nog een belangenmaatschap van vier particuliere maatschappijen, over te halen alsnog voor een zuidoostelijk tracé te kiezen.

De aanleg van de Afsluitdijk begint in 1927. De binnenberm is bedoeld voor de aanleg van een dubbelspoor treinbaanvak. Er worden nog geen rails gelegd, maar er komen wel alvast diverse voorzieningen voor de toekomstig aan te leggen spoorlijn.



De Afsluitdijk met de binnenberm bestemd voor de spoorlijn.

foto: Nieuw Land Erfgoedcentrum

Bolsward blijft erin geloven.

LC 21-01-1925

„Hollandia”. Onze aandacht zal gevraagd worden voor de Zuiderzeeplannen, vooral als de afsluitdijk op Piaam zal uitkomen, wat voor Bolsward een belangrijk voordeel zou kunnen zijn door aansluiting aan het groote spoorwegnet. Dat voordeel zou vervallen, als die dijk — zooals sommigen willen — op Zurich uitkwam en we dienen derhalve wakende te zijn. Moge het ons gegeven zijn ook in 1925 harmonisch samen te werken tot bloei van onze goede stad.

Dorpscanon van Folsgeare

Folsgare aan het spoor

De spoorlijn over de Afsluitdijk komt er niet door de verzwakte positie van de NS. In 1932 is de schuldenlast opgelopen tot 20 miljoen gulden en daarnaast is er grote concurrentie van auto's, bussen en vrachtwagens. De directie van de NS besluit daarom in 1939 tot uitstel van de Zuiderzeespoorweg waarvan de kosten op 14 miljoen worden geschat.

Van uitstel komt afstel, "Folsgare aan het spoor" is nu definitief van de baan. Daarvoor in de plaats ligt Folsgare nu aan Rijksweg 43 / A7

Colofon

Tekst: Atse Bruin

Bewerking: Wytske Heida

Foto: Nieuw Land Erfgoedcentrum

Kaartjes: Tresoar, Eekhoff, Zuiderzeevereniging

Krantenartikelen: Het Nieuws van de dag, Dragtster Courant, Algemeen Handelsblad, LC

Disclaimer: Voor alle foto's geldt, dat er zorgvuldig is uitgezocht wie de eigenaar is en is toestemming gevraagd en gekregen voor gebruik in dit venster. Vensters over personen zijn geplaatst na feedback met betrokkenen. Mocht er desondanks iets niet correct zijn, gelieve de redactie te informeren.