

Naamlooze Vennootschap  
**Noord-Friesche Locaal-Spoorwegmaatschappij,**  
gevestigd te LEEUWARDEN.

*Opgericht bij akte dd. 31 Mei 1899, ten overstaan van den Notaris J. C. G. POLLOORN,  
te Amsterdam verleden, waarvan het ontwerp werd goedgekeurd bij  
Koninklijk Besluit van 29 Mei 1899, No. 22.*

**MAATSCHAPPELIJK KAPITAAL:**  
**Een miljoen een honderd duizend gulden,**  
verdeeld in 1100 Aandeelen, elk groot f' 1000,—.

**Bewijs van Aandeel**

N<sup>o</sup> 0592

GROOT

**VERMELDENE, HOE DE  
NFLS LOODS  
IN STIENS BEWAARD  
KAN BLIJVEN**

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

Directie

Directie





## Vermeldende, hoe in Stiens de oude spoorloods bewaard kan blijven

Eigenlijk was de dagelijkse gang met mijn hond Shakespeare, de wat bazige West Highland White Terriër, er de oorzaak van dat ik de loods aan de straat waar ik sinds 1998 woon, wat nader ben gaan beschouwen. Na verloop van tijd zag ik door de nu lelijke entourage heen, de schoonheid in de symmetrie van het metselwerk, dat geduld en orde uitstraalt en niet veel later ben ik de horizontale en verticale stenenrijen met voeg gaan tellen, om zonder meetgerei het bouwwerk te kunnen vastleggen.

Gesprekken met wat oudere buurtbewoners die de bedrijvigheid van de loods, het nabijgelegen station en de restauratie herinnerden en daarnaast de boekwerkjes 'Stiens in oude ansichten' en 'Verloren Sporen', dat alles bracht mij terug in de tijd, die nu zo romantisch leek te zijn.

Rob Stavast

November 2002





## Projectplan NFLS loods Lutschedyk Stiens

Al vanaf de zeventiger jaren is de spoorbaan van Leeuwarden naar Stiens, oorspronkelijk deel van het bekende Dockumer Lokaeltsje en tot 1975 een goederenspoorlijn, onderwerp van discussie geweest. Door de komst van de busbaan vanaf Jelsum naar de stad, kreeg de oude spoorlijn weer enige aandacht. De ideeën liepen uiteen van weer een spoorlijn, een busbaan vanaf Stiens met een fly-over bij Jelsum, een overkapt fietspad en een wandelpad en sinds kort een skeelerbaan.

In de gemeente Leeuwarderadeel zijn nog een aantal overgebleven bouwwerken die de herinnering naar het openbaar vervoer per trein aan het begin van de twintigste eeuw oproept. Het tracé van Station Leeuwarden, over de vliegbasis naar Stiens is nog altijd aanwezig. Ook ten noorden van Stiens en afgetakt naar het westen, ziet men vaak de contouren van de spoordijk, of de voormalige stations Vrouwenparochie en Hijum.

Stiens toont eigenlijk een samenhangend geheel van de toenmalige Noord Friesche Lokaal Spoormaatschappij. Zo zijn er aan de Lutschedyk het voormalige station, stationsrestaurant, personeelswoningen, een als aardappelenopslag gebruikte spoorloods en over de Stienservaart en de Cornjumervaart spoorbruggen. De oude spoorloods die met donkerrood steen fraai in reliëf gemetselde kopgevels, af en toe onderbroken door geelgesteende banen, en over de lengte van het pand levendige vakwerkmuren van mergelkleurig drijfsteen met houtwerk heeft, zou feitelijk als industrieel erfgoed behouden moeten worden. De vraag is, welke bestemming kun je aan een dergelijk object geven, indien de wil tot restauratie gestalte krijgt.

### Uitgangspunt

De gemeente Leeuwarderadeel bezit een groot scala aan bezienswaardigheden, vanuit een historisch, cultureel en sociaal perspectief. Om met het laatste te beginnen: de kinderboerderij Doniastate is een opvallende loot in het geheel. Het ontvangt vele bezoekers vanuit de regio waarbij de geestelijke gezondheidszorg vanuit Maartenswoude een belangrijk aandeel in de exploitatie heeft. Toch ook doet zich ter plaatse een probleem voor. Het plattelandsbeeld om en nabij Doniastate, waarvan men de sfeer van de tekeningen van Jetses proeft, wordt met het toenemende aantal bezoeken verstoord door de vele auto's, die aan de Truerderdyk worden geparkeerd. Een vergroot parkeerterrein verstoort ongetwijfeld het idyllische beeld van het landelijke leven. Daarnaast staat deze landweg niet al te veel verkeer toe.



*het platteland zoals het was*

Notabene

Zo is er in het historische Franse plaatsje Rocamadour, dat ten noorden van de stad Cahors in de Dordogne ligt, ten aanzien van dergelijke problematiek een oplossing gevonden. Buiten de plaats zijn ruime parkeerplaatsen, waar een treintje op luchtbanden, daardoor niet gebonden aan rails, de toeristen tot binnen de ommuurde plaats brengen. Alleen al het nagenoeg authentieke treintje is een bezienswaardigheid, naast het feit, dat men op ontspannen wijze naar de bestemming, met verschillende haltes, kan worden vervoerd. In Groot Brittanië is de plaats Beamish in de County Durham een compleet transportmuseum, waar tevens allerhande tentoonstellingen voor de jaarlijks 350.000 toeristen zijn georganiseerd.

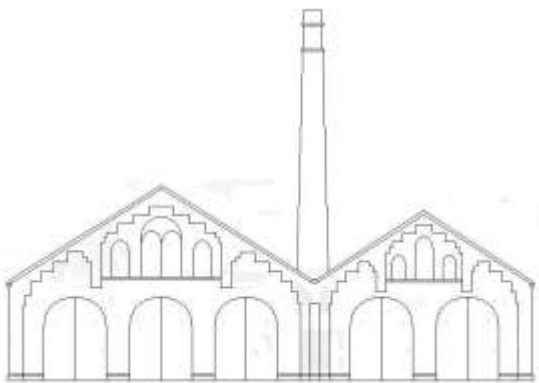
Het buitengebied in de gemeente Leeuwarderadeel kent nog vele karakteristieke boerderijen, terwijl de verschillende dorpen een terp met de veelal dominant zichtbare kerk als centrum van de betreffende plaats hebben. In Stiens en Oude Leye ziet men de molens pralend boven de omliggende bebouwing uit toornen. Cornjum en Jelsum zijn bekend van respectievelijk Martenastate en Dekemastate met hun eigen stinzenflora. Het zwembad met buitenbad bij het sportcomplex in Stiens trekt zelfs de stedelingen om de zomerse verkoeling te kunnen beleven. Vanaf de Dokkumer Ee is er de mogelijkheid om via de verschillende vaarten kleine haventjes in bijvoorbeeld Britsum en Oude Leye aan te doen. Met een goed gefundeerd projectplan moet het mogelijk zijn, dat Stiens zich als hoofdplaats van de gemeente Leeuwarderadeel opwaardeert uit de historische, annexatie frustratie. De identiteit van Leeuwarderadeel bevindt zich nu eenmaal op de grenzen van de stadregio en het platteland. Kortom, Leeuwarderadeel, de *'voortreffelijkste, voorstemmende en de meest contribuerende Grietenije van Oostergo'* heeft veel te bieden.

### De restauratie

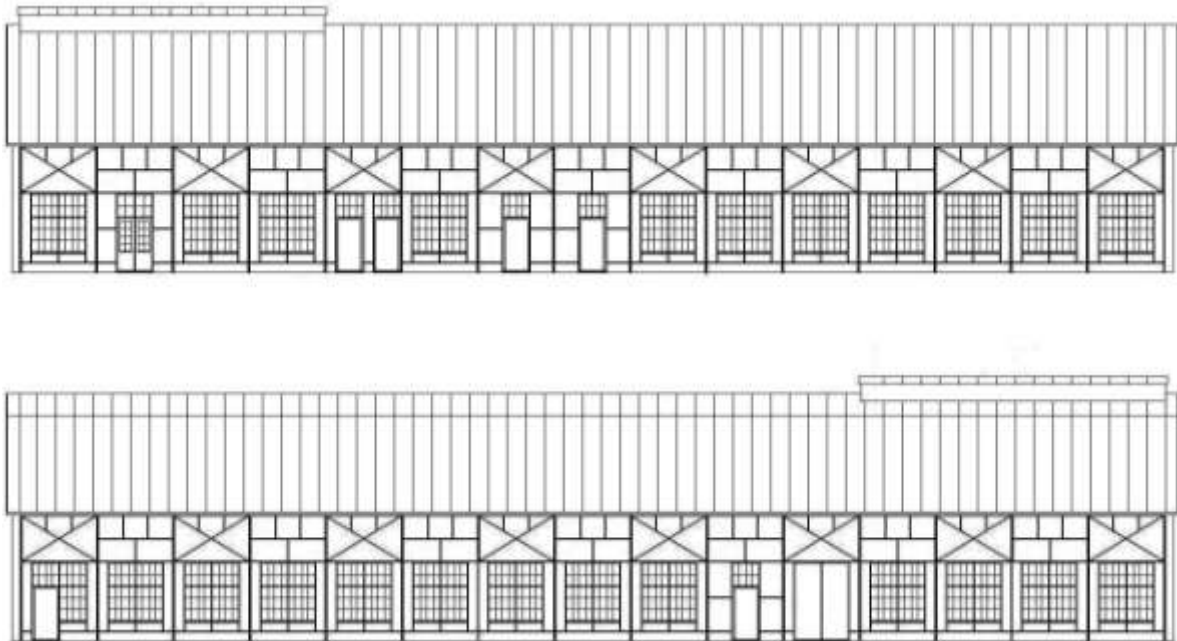
Uitgaande van de toeristische attracties die de gemeente Leeuwarderadeel biedt, volgt hierbij een suggestie, waarin vooral de voormalige loods aan de Lutskedyk een centrale functie krijgt toebedeeld. Deze loods aan de Lutskedyk moet in de eerste instantie in oorspronkelijke staat, inclusief schoorsteen, teruggebracht worden, om van daaruit als basis te dienen voor een totaal groter plan. Het gehele bouwwerk, circa 45 meter lang en 30 meter breed, bestaat feitelijk uit twee aan elkaar geschakelde loodsen. In het rechtse, grootste gedeelte bevond zich aan de voorzijde een kantoor met daarachter een stallingruimte voor drie sporen. Het linker gedeelte huisvestte de smederij en stallingruimte voor twee sporen. Op de scheiding van de twee gedeeltes liep aan de voorzijde een buis die de smederij verbond met een op tafel geplaatst, 50 meter hoge schoorsteen. De achterzijde kenmerkt zich door de metershoge toegangsdeuren, waar locomotieven en treinstellen voor onderhoud en herstel via een vijftal afgetakte sporen naar binnen gerangeerd konden worden.



voorzijde



achterzijde



*de beide zijgevels*

Allereerst is het de bedoeling, dat de buitenzijde van het gebouw in haar oorspronkelijke vorm volledig gerestaureerd wordt. Dit betekent in ieder geval een opwaardering van het gebied, dat op dit moment in de halfslachting verkeert van een woonomgeving en een vaag industrieterrein. De restauratie van de binnenruimte is van een geheel ander kaliber. Het komt neer op een vernieuwde herverdeling van de ruimten die zodanig worden ingedeeld dat hieraan meerdere functies kunnen worden gegeven. Binnen de loods kunnen uiteindelijk naast de ontvangstmogelijkheid in de vorm van een café-restaurant, verschillende museale, zowel permanent als wisselend, en culturele evenementen georganiseerd worden. Als voorbeeld staan hieronder een aantal suggesties opgesomd:

- een café-restaurant
- een zaal voor concerten, toneel en film
- een digitaal simulatie laboratorium
- een tentoonstellingsruimte
- een stalling voor gemotoriseerde treinstellen

Het voormalige emplacement aan de achterzijde, kan als ruime parkeerplaats worden ingericht. Vanuit de loods kunnen treinstellen op luchtbanden, met verschillende bestemmingen vertrekken. Vanaf de loods is een aansluiting naar de voormalige spoorlijn in noordelijke en zuidelijke richting.



*plattegrond loods en omliggend terrein*

## Restaurant

Aan de rechtervoorzijde van de loods, waar oorspronkelijk het kantoor was gevestigd, bevindt zich een nostalgisch ingericht restaurant met een buitenterras aan de Lutskedyk, dat wordt begrensd door de schoorsteenelementen. Het restaurant kan een particuliere exploitatie als basis hebben. Echter in dit verband kan worden gedacht aan de inzet van een leerbedrijf vanuit het kenniscentrum van de hogescholen in combinatie een personeelsbezetting die bestaat uit mensen van Maartenswoude en senioren. Een dergelijke inzet kan overigens op alle hieronder beschreven voorzieningen van toepassing zijn.

## Cultuurzaal

De cultuurzaal, die een verbinding heeft met het restaurant, moet de mogelijkheid bieden diverse vormen van cultuuruitingen, zoals concerten, toneel- en filmvoorstellingen. Vooral regionale amateurkunstuoefening zal hier de aandacht krijgen.

## Digitaal simulatielaboratorium

Het digitaal simulatielaboratorium biedt ruimte om met de moderne ICT-technologieën historische reproducties van het platteland te creëren. Bijvoorbeeld de herbeleving van het reizen met het Dockumer Lokaeltsje of de beurtschepen en trekschuiten over de Dokkumer Ee en de vaarten naar de verschillende dorpen. Zo heeft de NHL een opleiding Communicatie en Multimedia Design die met speciale driedimensionale software het verleden simuleert. De resultaten kunnen worden getoond in een naastgelegen studio.

## Tentoonstellingsruimte

In de tentoonstellingsruimte kunnen tentoonstellingen van permanent of wisselend karakter gehouden worden. Hierbij kan men bijvoorbeeld denken aan:

- Een expositie van de werken van Jetses en Hoogeveen
- Een maquette van de spoorlijnen van de NFLS
- Een maquette van Leeuwarderadeel

## Stalling

De stalling biedt ruimte voor het stallen van de gemotoriseerde treinstellen, die op luchtbanden rijden. De treinstellen, verkleinde replica's van het oorspronkelijke Dockumer Lokaeltsje, moeten toestemming hebben, om zowel over de verschillende fietspaden als over de openbare weg te kunnen rijden. Daarnaast is er ruimte voor de stalling van fietsen en tandems voor de verhuur. Ook kan hier het onderhoud en reparatie gerealiseerd worden.



*replica van het lokaalspoor*

## Kantoor en opslag

Op de bovenetages van de twee geschakelde loodsen kunnen zowel kantoren, vergaderruimtes als opslag gerealiseerd worden.

## Bestemmingen

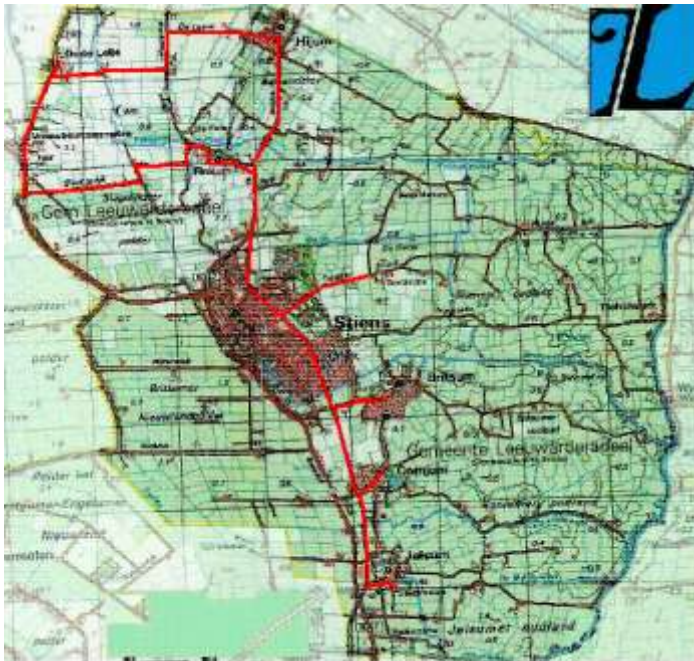
Vooralsnog zijn de toeristische bestemmingen in dit projectplan georiënteerd op de Gemeente Leeuwarderadeel. Toch ook kan men uitgaan van betrokkenheid en samenwerking van de omliggende gemeenten in een groter plan.

Zo zouden toeristenstromen met reisarrangementen vanuit de museumhaven, niet ver van het station Leeuwarden, gebruik kunnen maken van lijnboten over de Dokkumer Ee, langs Snakkerburen, Bartelehiem, Birdaard naar Dokkum en verder kunnen varen.

De lijnboten, replica's van de trekschuiten, zijn zo laag dat de bruggen op het traject niet behoeven te worden geopend. Aftakkingen met tussenstops, zoals het haventje van Britsum brengt de toerist naar de bestemmingen van de gewenste voorkeur. Door de week fungeert de lijnbootdienst als openbaar vervoer voor de studenten vanaf station Leeuwarden naar de campus aan de Rengerslaan in Leeuwarden. Een herstelde molen aan de Dokkumer Trekweg in Leeuwarden, die van Birdaard en Dokkum zijn karakteristieke oriëntatiepunten voor zelfs roeiwedstrijden à la Cambridge en Oxford.

De bestemmingen in Leeuwarderadeel kunnen bijvoorbeeld zijn:

- De kinderboerderij Doniastate in Stiens
- Terpen- en dorpenroute Leeuwarderadeel
- Dokkumer Ee met de verschillende Aldlân-gebieden
- Dekamastate in Jelsum
- Martenastate in Cornjum
- De literatuurroute Leeuwarderadeel



*trajecten binnen de Gemeente Leeuwarderadeel*

Daarnaast leent het hele Aldlân gebied aan de oostkant van de plaatsen Jelsum, Cornjum, Britsum, Stiens, Finkum en Hijum zich voor fiets- en wandelroutes.

### **Samenwerking**

Evenals bij Doniastate, zouden ten aanzien van bepaalde werkzaamheden, de cliënten van Maartenswoude mee kunnen werken. Daarnaast zouden, met het oog op de veelbesproken vergrijzing, uit het werk getreden personen zich vrijwillig in kunnen zetten voor technische en logistieke, uitvoerende werkzaamheden. Ook jeugd en jongerenwerk zouden in geval van bijvoorbeeld de organisatie van activiteiten een plaats moeten kunnen krijgen. De mogelijkheid van stageplaatsen om werkervaring op te doen van de diverse onderwijsinstellingen uit de regio kan eveneens een belangrijke bijdrage leveren aan verschillende projectvormen in dit plan.



Opgesomd moet er worden gedacht aan vele vormen van samenwerking met verschillende instanties en op verschillende terreinen van zowel binnen de gemeente als er buiten, zoals:

- Gemeente Ferwerderadeel, Gemeente Het Bildt, Gemeente Leeuwarden
- Maartenswoude, Doniastate
- Reïntegratieinstellingen
- Kenniscentra van de MBO en HBO Onderwijsinstellingen voor leer- werkprojecten en stages
- Documentatiestichting Leeuwarderadeel
- Tresoar Leeuwarden
- De spoor- en cultuurgerichte musea
- Nederlandse Spoorwegen
- Pro-rail
- Staatsbosbeheer

### **Financiering**

Gemeente Leeuwarderadeel  
Provincie Friesland  
Europese Commissie  
Diverse sponsors

Versies: november 2002, augustus 2003, september 2004

Stiens, 27 november 2005

Rob Stavast

## Appendix

- Op 14 maart is voor de raadsvergadering van 26 april 2006 onder voorstelnummer 2006/15 van de Gemeente Leeuwarderadeel geadviseerd de Staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen de locomotievenloods te Stiens niet aan te wijzen als beschermd rijksmonument. De initiatiefgroep tot behoud van de locomotievenloods had in een eerder stadium middels de organisaties Stichting FIEN en de Cuypersgenootschap bewerkstelligd dat een eerder ingesteld mortuarium ten aanzien van de bepaling voor opname tot rijksmonument werd doorbroken, onder voorwaarde dat betrokken partijen, te noemen de Firma A. Brandsma en Vastgoed NS in de toekenning mee wilden gaan. De actualiteit van woningbouw had tot gevolg, dat daarnaast de Gemeente Leeuwarderadeel in het chargerend besluit partij werd. Hiertoe werd door het steunpunt Monumentenzorg Fryslân een voor partijen bruikbaar rapport geschreven. Via het inspraakrecht voor burgers van de Gemeente Leeuwarderadeel is op de Commissievergadering van 6 april 2006 door ondergetekende een pleidooi tot behoud van de locomotievenloods aan de Lutschedyk te Stiens gehouden. Voorafgaand had de initiatiefgroep met bovenliggende notitie en een perceelschouw de politieke partijen geïnformeerd. Op de raadsvergadering van 26 april 2006 heeft de gemeenteraad besloten de locomotievenloods niet als rijksmonument aan te wijzen, doch eventueel een bedrag van € 20.000,- te bestemmen voor een onderzoek naar behoud, functie en exploitatie van onderhavig pand, anders dan een monument.
- Op 20 april 2006 besluit de initiatiefgroep door te gaan onder de naam Commissie Biels (Commissie Behoud Industrieel Erfgoed Leeuwarderadeel Stiens) Hierin hebben de volgende personen zitting genomen:
  - De heer Gerrit van der Meulen, plaatselijk bekend architect
  - De heer Rob Stavast, namens Vereniging Plaatselijk Belang Stiens
  - De heer Piet van Zuiden, secretaris Ondernemers Vereniging Leeuwarderadeel
  - De heer Pieter van der Werff, s.t., inwoner van Leeuwarderadeel
  - De heer Peter Karstkarel, auteur en kunsthistoricus
- In de raadscommissievergadering van 6 april 2006 is door de raadscommissie opgemerkt de praktische en financiële mogelijkheden voor alternatief gebruik samen met de initiatiefgroep te onderzoeken. Vanwege eerdere voorbereidingen met verschillende organisaties, de haar toegezegde advisering van Plattelânsprojekten Midden Friesland in samenhang met de afdeling Erfgoed, Wonen en Vernieuwing van de Provincie Friesland, wil de commissie zich gaarne beschikbaar stellen voor het door de gemeenteraad beoogd onderzoek.
- De Commissie BIELS is zich terdege bewust van de noodzaak van een consistent onderbouwd plan voor zowel het object als de Gemeente Leeuwarderadeel. Zij heeft dan ook de intentie te streven naar een exploitabel groot geheel. Een voorbeeld van waar een identiek onderzoek heeft geleid tot een exploitatie, waarbij toerisme en ondernemerschap opvallend zijn geïntegreerd, treft men aan op de homepage van De Oude Remise in Nieuweschans, [www.deouderemise.nl](http://www.deouderemise.nl).

- **Van brain-storm tot brain-wave**

Dat de monumentale spoorloods bestaansrecht heeft, is gegrondvest in de wetenschap, dat de loods het laatste spoor is, dat de band van de stad en het platteland symboliseert. Al was het maar voor een korte periode, het stationsemplacement in Stiens was een niet te onderschatten knooppunt in de verbinding tussen Leeuwarden naar Anjum en zelfs naar Harlingen.

Gedachtig de uitspraak van de heren Formsma en Van den Broek, kan ik het niet nalaten ideeën te ventileren en eerdere gedachten uit te werken voor de exploitatie van de loods. Zo is mij ter ore gekomen dat een uitvaartvereniging op zoek is naar een uitvaartcentrum, een plaatselijk muziekkorps een overdekte oefenruimte ontbeert en het Fries Museum een depot zoekt. Zelfs de SAR van de Vliegbasis Leeuwarden toonde belangstelling.

## Museum

De locomotiefloods is groot. Het totale vloeroppervlak van begane grond en verdieping bedraagt zo'n 3600 m<sup>2</sup>. In deze ruimte kan, naast de ideeën uit de eerdere notitie, veel worden ondergebracht. Dat maakt het voor een toekomstige exploitatie complex en zal daardoor een goed gefundeerd ondernemingsplan moeten hebben.

Dan wat constructieve gedachten ten aanzien van een museale invulling. Gelet op het platteland, waarin de Gemeente Leeuwarderadeel zich op zowel veeteelt als landbouw manifesteert, zou het stichten van een plattelandsmuseum een logische gedachte kunnen zijn. Onderzoek leert, dat in de Provincie Friesland al een aantal musea zich op dit overeenkomstige terrein heeft georiënteerd.

Het gaat dus in dit verband om de uniciteit van een dergelijk project. Dat een deel van de spoorloods als museum kan worden ingericht, betekent dat hiermee de basis kan worden gelegd voor toeristische, recreatieve en cultureel-historische voorzieningen. Als nog kleine randstedeling, die amper begreep dat koeien melk gaven nadat ze gekalfd hadden en meende dat aardappelen aan bomen groeiden, raakte ik eind veertiger jaren van nu de vorige eeuw gefascineerd door de leesboekjes van Hoogeveen, Ligthart en Scheepstra, geïllustreerd door Jetses. Om kort te gaan in mijn nostalgische beslommeringen, de gedetailleerdheid van de leestaal en de illustraties vond ik terug in het nabije platteland, maar ook de bouwstijl van deloods. Zo werkte men dus in het begin van de twintigste eeuw. Het traject van het Dockumer Lokaeltsje was in belangrijke mate ingesteld voor personenvervoer. Tot het einde van de vorige eeuw voerde echter aardappeltransport de boventoon en op dit moment is de locomotiefloods een aardappelopslag. Het mag duidelijk zijn, dat ik mij door landbouw en veeteelt in mijn ideevorming heb laten leiden als het gaat om de invulling van een tentoonstellingsruimte. Onderzoek heeft aangetoond dat er wereldwijd maar drie aardappelmusea zijn.

- In de plaats Genappe in België is een klein aardappelmuseum, dat zich wat meer oriënteert op het gastronomisch effect van de aardappelgerechten.
- In de plaats O'Leary op Prince Edward Island in Canada is een museum dat geheel in het teken staat van de aardappel. Tot het museum behoren ook een aantal historische gebouwen en een bijzonder gespecialiseerde aardappelkeuken.
- In de plaats Otterup op Funen in Denemarken is een klein aardappelmuseum ondergebracht in de charmante herenboerderij 'Hofmansgave' uit 1784, gebouwd in de stijl van de vakwerkhuisjes.

Bij het laatstgenoemde museum is het opmerkelijk, dat Funen sterk refereert aan de schrijver Hans Christian Andersen. Een zelfde effect zou men hier aan eerdergenoemde leesboekjes met de illustraties van Cornelis Jetses kunnen geven.

## Leerwerkproject

In de oorspronkelijke notitie over de spoorloods is sprake van een leerwerkproject. De gedachte hierbij is, dat op identieke wijze als de Bataviawerf in Lelystad een voorafgaande exploitatie gedurende de restauratiefase van de spoorloods gelden genereert. Hierbij is vooral de betrokkenheid van het middelbaar beroepsonderwijs, het hoger beroepsonderwijs en reïntegratiebedrijven van belang.

## Waarin de loods aan de Lutskedyk de herinnering naar het verleden oproept

*De oude spoorloods aan de Lutskedyk staat op dit moment in de belangstelling. Het terrein waar het markante gebouw staat is van NS-Vastgoed. Onlangs gaf deze organisatie te kennen hier huizen te willen bouwen. Vanaf 2002 is een initiatiefgroep met de Vereniging Plaatselijk Belang Stiens bezig te onderzoeken of het pand een monumentstatus kon verkrijgen. Het Cuypersgenootschap heeft vorig jaar de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen hierom verzocht, die daaraanvolgend Gemeente Leeuwarderadeel om advies heeft gevraagd. Om die reden is het aardig eens stil te staan bij de periode dat De Noord Friesche Lokaal Spoorwegmaatschappij het dagelijks leven in Stiens beïnvloedde.*

Op 22 april 1901 werd de spoorlijn van het Noord Friesche Lokaal Spoorwegmaatschappij van Leeuwarden naar Ferwerd geopend. In oktober van dat jaar volgde het gedeelte Ferwerd-Dokkum. Hiermee was het Dokkumer Lokaeltsje ontstaan. Stiens was eigenlijk een voorportaal van Leeuwarden en een knooppunt van twee noordelijke lijnen. Behalve de trein naar Dokkum en uiteindelijk naar Anjum, kon men ook met de trein over Tzummarum naar Harlingen. Vier sporen liepen voorlangs het stationsgebouw met overkapping. Twee aanliggende sporen waren gescheiden door een niet overdekt perron. Vanuit het dorp of vanaf de landerijen brachten koetsen en sjezen de reizigers met hun bagage naar het station. Schuin tegenover het station, aan het einde van de Noorder-Stationsweg was een café. De reizigers konden er koffie of een jenevertje met suiker nuttigen.

In 1912 vertrok de eerste trein om negentien minuten over vijf uit Leeuwarden richting Stiens. De trein deed er twintig minuten over. Het Dokkumer Lokaeltsje reed zes maal per dag naar Dokkum heen en terug. Van Leeuwarden naar Dokkum duurde de reis één uur en twintig minuten. De laatste trein uit Dokkum kwam om eenentwintig minuten over acht aan in Leeuwarden. Het depot van de NFLS was in Stiens gevestigd. Hier waren de werkplaatsen, watervoorzieningen en kolenopslagplaatsen. De locomotieven namen hier zowel water als kolen in. Voor het onderhoud werd het materieel op de vijf afgetakte sporen naar de in 1903 gebouwde locomotievenloods aan de Zuider-Stationweg, nu Lutskedyk, gerangeerd. De tweebeukige loods, die door het fraaie metselwerk oogt als een kathedraal, diende zowel als stallings- en onderhoudsruimte voor de stoomlocomotieven en wagons van de spoormaatschappij. Aan de rechterzijde van het grootste deel van de loods, bevond zich het kantoor van de werkmeester. Aan de achterkant waren vijf met zware, halfronde houten deuren afgesloten toegangspoorten, waar het materieel naar binnen kon worden gereden. Op de scheiding van de naast elkaar gelegen, geschakelde loodsen bevond zich aan de voorzijde een meterhoge buis die een schoorsteen op vijf meter uit de gevel verbond met de inpandige smederij. De loods huisvestte, naast de smederij met ketelhuis en machinekamer, een ketelmakerij, een metaal draaierij, een wagenstelplaats, een houtbewerkings- en schilderwerkplaats. Locomotieven en materieel werden hier periodiek onderhouden.







### ***Zomaar een zomerse dag in 1910 (Bewerkt naar Verloren Sporen en de Wereld in)***

Om vijf uur 's ochtends is het bij de loods, even terzijde van het station Stiens, al een drukte van belang. De werklieden die veelal van de Spoorbuurt afkomstig zijn, komen om die tijd de werkplaats binnen. Eigenlijk was het al om vier uur begonnen. De melkers en veedrijvers gingen naar het land en de machinisten en stokers naar de treinen bij de spoorloods. De Hohenzollern donkergroene, Tender locomotieven buiten op het rangeerterrein moeten voor vertrek onder stoom gebracht worden. Op de locomotief zijn de machinist en stoker op elkaar aangewezen om aan de rijtijden te voldoen. Goed stoken is een gave. De kolen moeten in dunne lagen over het vuur worden verspreid om goed door te branden. Bij donker flikkerde het roze licht van het vuur door de cabineramen als de vuurdeur werd geopend. Voorop de ketel van de locomotief waren drie petroleumlampen bevestigd. Om een uur of half vijf vertrok de eerste trein zonder passagiers naar het station Leeuwarden, waar negentien minuten over vijf het dienstrooster van die dag inging.

Binnen in de werkplaats van de remise stoken de smidsknechten de oven van de smederij op temperatuur. De werkmeester deelt het werk voor de arbeiders in. Even later hoor je de stoomgedreven machines draaien en het kloppen van metaal. Een locomotief, die bijna klaar is na een geregelde onderhoudsbeurt, wordt op de draaiende delen met een oliespuit gesmeerd. Buiten bij de opkomende zon, zie je tegen het licht in de rook van de schoorsteen laag in oostelijke richting wegdrijven. De grote halfronde deuren aan de kant van het rangeerterrein worden alle vijf open gezet. Het wordt mooi zomerweer vandaag. De zwaluwen komen al onder de daklijsten vandaan en tsjirpen vrolijk hoog de nog wat nevelige lucht in. Regelmatig tuft één van de locomotieven over het rangeerterrein. De twee zuidelijke sporen staan vol met aan elkaar gekoppelde derde klasse, tweede klasse en bagagerijtuigen.

Bij het station is het nog stil. De hitte van de zomerse dag hangt zwaar over het dorp en de omgeving. In de verte verraad de lokaaltrein uit Leeuwarden haar komst met slierten rook en soms een schrille fluit bij het overwegpad naar Britsum toe. Dan schuift de stoomtrein voor het smalle perron omgeven door rook en sissend stoom, die in je gezicht waait. Remblokken grijpen op de wielbanden. Puffend komt de trein tot stilstand.

Even is er wat rumoer op het perron. Rook waait uit over de nabijgende locomotief. Enkele reizigers komen vanaf het balkon van het rijtuig. De stationassistent schuift het portier van de bagagewagen open. De stationschef met vertrekstaaf houdt toezicht. De conducteur loopt langs de korte trein en roept de naam van station Stiens. De machinist is met poetskatoen en oliekan bezig bij het drijfwerk. De locomotief bleef op scherp staan met zacht suizende ketel en de holle slagen van de luchtpomp. Rook drijft dromerig weg over het emplacement in de hitte van de zomerse dag. Een lange, slanke man met sierlijke knevel is uitgestapt en loopt het perronnetje af. Hij vraagt de stationschef naar de weg en gaat dan in stevige pas in de richting van de oude dorpsstoren, die statig boven de bomenkrans uitsteekt. Links van hem rookt de hoge schoorsteen van de treinremise. Achter de ramen van de ijzersmederij gloeit zichtbaar het vuur.



