

# 'Ol Graitje' onder ongelukkig gesternte geboren

onze verslaggever  
Hennie Lemein

■ WINSCHOTEN – Een 'spoorse vriendschap'. Zo omschrijft Trijntje Jansen-Pannenburg de relatie tussen haar man Agatus en Geert de Weger. Agatus, zoon van de Winschoter stationschef van de Stoomtramwegmaatschappij Oostelijk Groningen (kortweg OG), groeide op tussen de rails. Albert Jansen zwaaide de scepter op het 'OG-hoofdstation' en woonde daar ook vanaf 1931 met zijn familie.

Vader Jansen zat tijdens de Tweede Wereldoorlog in het verzet, werd opgepakt en naar het concentratiekamp Bergen-Belsen getransporteerd. Na de oorlog keerde hij niet terug. Stationschef Jansen leefde voort in de gedachten en misschien wel daarom verzamelde jongste zoon Agatus alles wat met Ol Graitje te maken had. Foto's, vervoersbiljetten, kranten, hij las bovendien archiefmateriaal en gaf lezingen over de maatschappij.

Zo raakte Geert de Weger in de ban van het trambedrijf. Agatus noteerde zijn herinneringen aan OG, maar een ernstige ziekte verhinderde dat Jansen een boek dat hij aan zijn vader had willen opdragen niet kon afmaken. Geert de Weger nam het stokje over en begon aan de zoektocht naar informatie. Liefst 55 meter archiefmateriaal, verspreid over vijfhonderd dozen, worstelde De Weger door om het door Agatus



▲ De weduwe van Agatus Jansen, mevrouw T. Jansen-Plaggenborg is evenals auteur Geert de Weger verguld met de uitgave van het boek over Ol Graitje.

Foto: Anne Marie Kamp.

Jansen begonnen karwei te vervolmaken. Gisteren was het zover en kon ruim vijftig jaar na de opheffing van Ol Graitje het eerste exemplaar worden overhandigd. Natuurlijk in ontvangst genomen door Trijntje Jansen-Plaggenborg.

De Stoomtramwegmaatschappij Oostelijk Groningen leverde niet de krachtige im-

puls op die bij de start in 1915 was voorzien. Eigenlijk werd de OG onder een zeer ongelukkig gesternte geboren. Immers, een jaar nadat met de aanleg van het tramweginet (in 1913) was begonnen brak de Eerste Wereldoorlog uit. In 1905, toen de eerste aanzet tot realisatie van de maatschappij werd gegeven, werd een goed systeem

van openbaar vervoer voorspeld. De OG zou een net aanleggen van Roodeschool tot Zwolle, in totaal liefst driehonderd (!) kilometer spoor. Het werden er uiteindelijk 'slechts' 83.000 meter.

De Weger somt in zijn boek op dat de OG meer dieptepunten heeft gekend dan hoogtepunten. Materieel en materialen

waren in de oorlogstijd moeilijk te verkrijgen, de OG zag zich dan ook genoodzaakt te beginnen met tweedehands locomotieven. Bij de oprichting bleek men zich gigantisch te hebben verkeken op de vervoersstromen van zowel reizigers als goederen. Al vanaf 1920 bleek de autobus, maar ook de fiets een stevige concurrent.

Desondanks durfden de zeven gemeenten Delfzijl, Termunten, Midwolda, Winschoten, Wedde, Vlagtwedde en Bellingwolde de oprichting aan. De zeven gemeenten namen voor een bedrag van liefst 1.117.500 gulden – een voor die tijd gigantische som – aandelen in de NV. Rijk, provincie en de zeven gemeenten verleenden op grote schaal voorschotten, maar bedrijfseconomisch gaat het de OG bepaald niet voor de wind. Sterker, het bestaan tussen 1915 en 1948 is een lange lijdensweg naar beëindiging van het bedrijf.

OG-directeur Th. Verlaan, die soms felle debatten voerde met zijn stationschef, tracht met alternatieven het noodlijdende bedrijf nieuwe impulsen te geven. Werklozenvervoer bijvoorbeeld. Maar ook dat blijkt geen succes. Een kaartje in de stoomtram kost een gulden vijftien, vervoer per autobus daarentegen slechts dertien cent. Op jaarbasis een strop voor de OG van 14.000 gulden.

Meermalen moeten de gemeenten financieel bijsprij-

gen om een debâcle te vermijden, het voorspel tot liquidatie is ingezet. In de jaren dertig wordt het reizigersvervoer beëindigd en vervoert de OG alleen nog goederen. Voorstellen in de Raad van Commissarissen worden geopperd om de stoomtramwegmaatschappij om te zetten in een autobusmaatschappij.

De OG beleeft weliswaar een korte revival, als in de nadagen van de Tweede Wereldoorlog bij Termunten en Delfzijl bruggen worden vernield is de exploitatie van de OG echt 'kapot'. Op 12 mei 1948 rijdt de laatste stoomtram en neemt de Groningsche Autobusdienst Onderneming (GADO) het gehele personenvervoer over. Saillant detail is dat de trams nog slechts worden ingezet om tot juni '49 zand te vervoeren voor de aanleg van de rijksweg tussen Groningen en Nieuweschans.

Het boek van Ol Graitje bevat in het tweede deel, als eerbetoon, impressies van Agatus Jansen. Herinneringen aan het railvervoer tussen 1932 en 1950. Zeven jaar na zijn overlijden is het boek over de Stoomtramwegmaatschappij Oostelijk Groningen dan toch af.

Het boek over de OG telt 272 pagina's, uitgevoerd in paperback met 232 illustraties, 68 tekeningen en 8 kaarten. Uitgave Schuyt & Co Haarlem. Prijs 49,50.

9D 12-6-99