

Het spoort weer als vanouds

De trekschuit had het nakijken bij de komst van het stoomschip; de beurtschipper zag met lede ogen de gemotoriseerde boderijder voorbij scheuren en de trein liet doodleuk de paardetram en de diligence verkommeren in het koetshuis. De ontwikkelingen in het personen- en goederenvervoer hebben nooit stilgestaan, en om beweging en voor(tu)tgang gaat het ook natuurlijk in deze bedrijfstak.

Er is in het verleden al heel wat strijd om het vervoer geleverd tussen locaal-spoorlijnen en tramwegmaatschappen en anno 1993 komt de Nederlandse Spoorwegen ook maar weer eens met de onrendabele lijnen op de proppen, waarvan ze het liefst de uiteindjes zouden willen omsmelten. Er zijn al plannen in de maak om oude spoorlijnen te heropenen als museumlijn, zoals het traject Veendam-Stadskanaal bijvoorbeeld.

Het statige stationsgebouw van Veendam uit het begin van deze eeuw staat er gelukkig nog. Het is deze maand het «Onbekend Monument omdat het de enig overgebleven locatie is van het oude traject Stadskanaal-Zuidbroek-Delfzijl van de vroegere Noord Ooster Locaalspoorweg-Maatschappij (NOLS). In Groningen waren ooit vier spoorwegmaatschappijen actief, die zowel passagiers als goederen vervoerden.

De eerste lijn werd in 1893 geopend tussen Sauwerd en Roodeschool. De NOLS was opgericht om een verbinding tussen Zwolle en Delfzijl te realiseren. Het Groningse tracé werd geopend in 1910, waarvan Stadskanaal het Hoofdstation werd.

Aan het peronenvervoer kwam in 1953 een einde, het stationsgebouw in Veendam doet dienst als goederenstation van de Nederlandse Spoorwegen. Maar dat zal niet lang meer duren met de



komst van het nieuwe Rail Service Centrum, dat het grootste goederendistributieknooppunt van het Noorden zal worden. Dan vertrekken ook de medewerkers van Jonkers Vervoer, die nu nog in het stationsgebouw kantoor houden. De wachtkamer staat al heel lang leeg, de inventaris is verdwenen en op het overkapte perron (van latere tijd) staan alleen een paar auto's geparkeerd.

De vroegere stationschef woont nog altijd op de bovenverdieping. Hoe de toekomst eruit ziet voor het gebouw is nog onduidelijk. Volgens een NS-medewerker verliest het straks zijn functie als goederenstation en dan zal de NS het af willen stoten. Hij hoopt dat dit niet neerkomt op afbreken, want dat zou hem zeer aan het hart gaan en dat geldt voor meer Veendamers waarschijnlijk. De Sta-

tionsweg onthoofd, terwijl het ook al het vlakbij gelegen café Van Kreel door brand is kwijtgeraakt. Het station in Veendam is een ontwerp van de architect Eduard Cuypers. Hij was in de leer geweest bij zijn beroemde oom, de Rijksbouwmeester P. J. H. Cuypers, die tekende voor het Hoofdstation in Groningen en in Amsterdam.

Sinds de zomer staat het station in Veendam weer even in de belangstelling. Eén keer per maand stopt er een Wadloper, helaas geen Blauwe Engel of stoomlocomotief, die passagiers voor een gulden uit Groningen via Hoogezand naar Veendam vervoert en van daaruit vertrekt er ook één naar Winschoten. Zaterdag 16 oktober rijdt de trein weer ter afsluiting van het Oktoberfestival in Veendam.

Op diezelfde zaterdag 16

oktober is het ook feest op een andere lijn; het meest noordelijke traject in Nederland, de spoorlijn Groningen-Roodeschool, bestaat dit jaar 100 jaar. De Nederlandse Spoorwegen laat een bijna antiek treinstel met stoomlocomotief over dit baanvak rijden met drie eerste klasse-wagons en een restauratiewagen. Het traject wordt deze dag drie keer afgelegd en de trein stopt in Winsum, Warffum en Uithuizen.

Tekst: Martha van de Werf
Foto: Jur Bosboom