

Oost-Groningen staat na ruim veertig jaar weer onder stoom

„Hoe dat loopt? Als een trein, meneer!”

E 25
H 23
A 23
G 23

Drents
Groningse
Pers

Zaterdag
2 juli
1994



De laatste locomotief

Een ezel stoot zich in 't gemeen niet tweemaal aan een zelfde steen. Een Hollandse waarheid weliswaar, maar niet besteed aan de enthousiastelingen van de Stichting Stadskanaal Rail oftewel STAR. Hun naam ontleen zij aan de vroegere STAR, toen stond voor de Locaalspoorlijn Stadskanaal-Ter Apel-Rijks grens. Uit het laatste jaarverslag van STAR oude stijl blijkt dat het boekjaar moest worden afgesloten met een verlies van 34.356,24 gulden. STAR anno heden, op 26 juni 1992 opgericht, kent voorshands ook een onzekere financiële toekomst. Donateurs en sponsors stromen toe, maar het ontwikkelen van een dagattractie met een lengte van 24 kilometer kost een wagonlading geld. Aan de hand van de archieven van het Streekhistorisch Centrum een nostalgische verkenning van een verleden. En de blik op het heden: de marktverkenningen van de nieuwe STAR bieden het perspectief van een toekomst onder stoom.

▲ Illustratie: Streekhistorisch Centrum/Martin van der Kooij



De eerste locomotief



Z Hakke hakke hakke puuf puuf

Onder de kop 'Eindelijk maar toch' schreef de Winschoter Courant op 22 april 1924: „Den tweeden Mei zal dan de spoorweg van de Gronings-Drentsche Spoorwegmaatschappij (Stadskanaal-Ter Apel-Rijksgrens) worden geopend. Ongetwijfeld niet alleen voor de meer naaste omgeving maar voor vrijwel het geheele oostelijk deel van de Provinciën Groningen en Drenthe eene belangrijke gebeurtenis.”

Door **Mat Ringers**

Zo was het maar net. Na publikaties namens 'Wij Wilhemina, Bij De Gratie Gods Koningin Der Nederlanden, Prinses Van Oranje-Nassau, Enz., Enz.' in het Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden van den 24en December 1921, gewijzigd bij de wet van 13 juli 1914, gewijzigd bij de wet van 25 maart 1918 werd het 'wenschelijk geacht dat het uit 's Rijks schatkist beschikbaar gestelde renteloze voorschot van f 1.000.000' gelezen diende te worden als een bedrag van ten hoogste 2,2 miljoen gulden.

Naar aanleiding van die publikatie kon op de 2e mei van het jaar 1924 de trein gaan rijden, gadeslagen door de onafzienbare rij hoogwaardigheidsbekleders wier namen en volledige titulatuur door de krant tot op de laatste komma nauwkeurig vermeld werden. De opsomming vergde niet minder dan 54 regels in de (toen veel bredere) kolommen. Ruim twee miljoen gulden, het soort bedragen waarvan huidig voorzitter van STAR Theo Euverman nog wel eens dromen wil als hij zwaar getafeld heeft.

De mededeling in het Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden was het vervolg van een overeenkomst tussen de ministers Lely en Treub namens de Staat der Nederlanden, directeur-generaal Van Kretschmar namens de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen en diens getrouwe secretaris Beelaerts van Blokland en directeur Kossen en commissarissen Smidt en Ten Oever namens de Groningsch-Drentsche Spoorweg-Maatschappij betreffende den aanleg en de exploitatie van den locaalspoorweg Stadskanaal-Ter Apel-Duitsche grens.

In triplo

De overeenkomst werd getekend en 'in triplo gereserveerd te 's Gravenhage den zeventien September 1900 vijftien'. De verzuchting van de krant 'Eindelijk maar toch' lijkt dus niet helemaal misplaatst. De eerste besprekingen over de onderhavige spoorlijn dateren van ...1896. De oorspronkelijke gedachte van een internationale treinverbinding tussen station Kellerberg in Haren/Ems naar Ter Apel was inmiddels al lang verlaten, de op 15 september 1906 in Het Boschhuis in Ter Apel opgerichte Vereeniging Spoorweg-Comité STAR was al

lang opgegaan in de NV Groningsch-Drentsche Spoorweg-Maatschappij. De gemeenten Vlagtwedde, Onstwedde, Odoorn, Borger, Wildervank storten hun aandelenkapitaal van te zamen 180.000 gulden, door particuliere investeerders werd nog eens 120.000 gulden ingebracht.

Op 11 augustus 1922 werd het maken van gebouwen en inrichting voor de Locaal-Spoorweg STAR aanbesteed. Niet minder dan 22 'heeren' hadden ingeschreven onder wie de aannemers Grakist uit Stadskanaal voor 299.000 gulden, Benus uit Stadskanaal en Musselkanaal voor 264.900, Schenkele uit Veendam voor 259.000, Huizing en Plus uit Winschoten voor 244.800, Meijering uit Stadskanaal voor 278.000 en Westra uit Heerenveen voor 267.990 gulden. Laagste inschrijver was de firma H. Koster en Zonen te Emmercompasuum met 221.946 gulden en aan dat bedrijf werd de opdracht dan ook gegund.

Een fractie overigens van de totale aanlegkosten. Was voor de aanleg van de Noord-Ooster Locaal Spoorweg nog 80.000 gulden per kilometer nodig, STAR vergde niet minder dan een kwart miljoen gulden per kilome-

*Zie ginds komt de Spoortrein
Uit Groningen aan.
De reizigers knorren,
Ik zie ze al staan.
Ze hangen aan knoppen
Van raam en portier.
Ze reizen waarachtig
Niet voor hun plezier.*

*De Chefs zijn humeurig,
Ze maken zich kwaad.
De trein is als gister
Weer twee uur te laat.
De seinen staan veilig,
De wissels zijn klaar.
Een wagenrangeerder
Bromt: „Had je 'm maar.”*

*Een Kamerlid maakt met
Zijn vrijbiljet plaats.
De trein-conducteur zoekt
Gedienstig een plaats.
Hij loert en hij snuffelt
Met heilig geduld
En krijgt nog ten slotte
Van alles de schuld.*

*Een heer staat te razen,
Hij vloekt op zijn Land.
Hij roept: „Ik zet morgen
Een stuk in de krant!”
En als dan zijn stuk in de
Dagbladen staat....
Komt toch nog de trein
Een paar uren te laat.*

Koos Speenhof in 1916 in de 'Amsterdammer' vanwege de verstoordheid der reizigers uit Groningen, die steeds te laat in Holland aankomen.

ter. Dit bedrag bracht het college van Gedeputeerde Staten van Groningen tot de verzuchting dat 'een bedrag, zoo buitensporig hoog, de vraagrechtvaardigt of het belang, door de voltooiing gediend, die opoffering waard is'.

Aansluiting op het Duitse spoor was immers niet gegarandeerd en zou er, naar al snel bleek, ook nooit komen en dat zou uiteindelijk leiden tot de teloorgang van de spoorverbinding naar Ter Apel.

Schulden

Al op 15 mei 1926, maar net vier jaar na de feestelijke opening, werd het baanvak van Ter Apel naar de Duitse grens gesloten. Op 14 mei 1955 reed de laatste persontrein van Stadskanaal naar Ter Apel. De lijndienst was toen al drie jaar opgeheven. Het zou tot januari 1959 duren voor de bijna honderd hectare grond, kunstwerken, opstallen, wachterswoningen, loodsen en stations door STAR aan de Nederlandse Spoorwegen werden overgedragen.

De NS zouden bij die transactie de schulden van STAR overnemen. Over de hoogte van die schuld was vanaf 1953 onderhandeld. Geen mirakel, gezien het feit dat de opvattingen over de hoogte ervan uiteenliepen van ruim drie ton tot viereneenhalf miljoen gulden. Een extra vertragende factor bij de onderhandelingen was de lokaal en regionaal heersende vrees dat de NS het spoor direct zouden afbreken. De voorzitter van de raad van commissarissen, dr. E.H. Ebels, gaf uiting aan die vrees in zijn gesprekken met de NS, die met de hand op het hart verklaarden een dergelijk verderfelijk voornemen absoluut niet te koesteren.

En watis, Theo Euverman, de voornaamste reden geweest om de Stichting Stadskanaal Rail op te richten? Inderdaad, het voornemen van NS om het baanvak tussen Veendam en Musselkanaal van de aardbodem te doen verdwijnen. Dat nooit, kreet de nijvere anesthesist gedurende de spaarzame momenten dat hij niet met zijn spoortreintje speelde. Hij verzamelde een aantal actievelingen met overeenkomstige afwijking om zich heen en zie daar, het idee van een museumspoorlijn op het redelijk intact zijnde baanvak Veendam - Musselkanaal kon ter wereld worden gebracht.

De zevende in het vaderland, dat weet Euverman ook wel, maar wel de enige in het Noorden, met als meest nabijgelegen concurrent/collega op normaalspoor de Museum Buurt Spoorweg Haaksbergen-Boekelo. Bovendien, zo'n spoortreintje is leuk, met van die nostalgische stoomwolkjes aan de wijde Groninger horizon wellicht nog veel leuker, maar daar heb je nog geen sterveling met een kaartje mee op het perron. Hoezo perron overigens? In 1978 werd het station Stadskanaal-Wildervank aan de Stationsweg gesloopt. Het station Stadskanaal-Onstwedde aan de Stationslaan volgde twee jaar geleden om ruimte te bieden aan woningbouw voor een handvol bovenmodalen, de goederenloodsen werden in 1987 gesloopt.

Alles sal reg kom, denkt Euverman met zijn

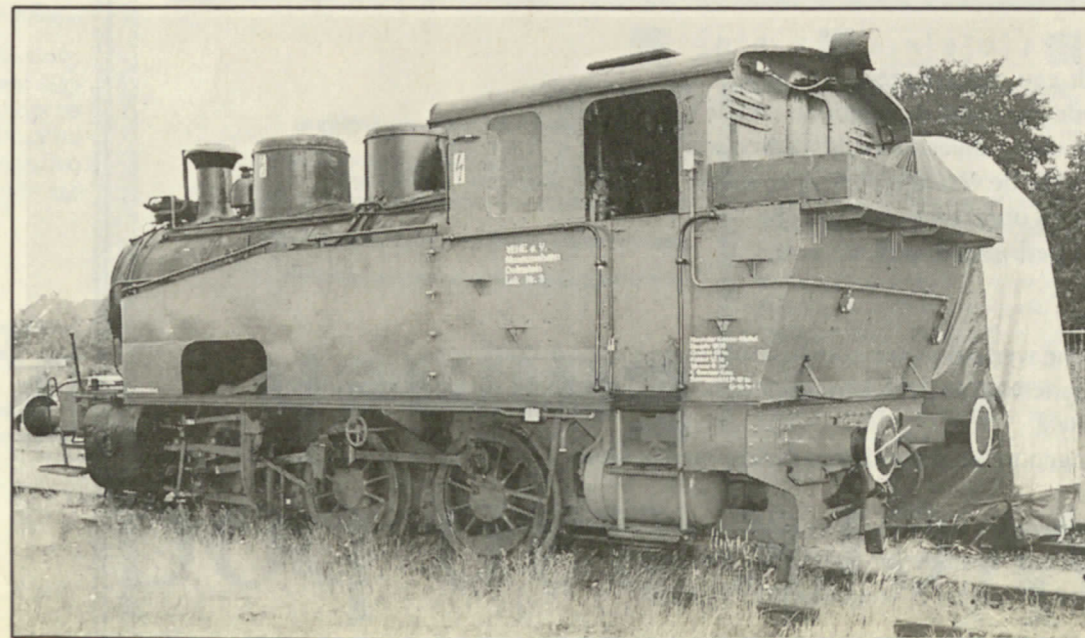
toegewijde clubje dat allengs de naam club is gaan verdienen. Wat begon met Euverman, voormalig hoofd gemeentewerken Piet Meijer, altijd-voor-iets-leuk-in Eltje Jansen-Wijnand en ruimtelijke ordening ambtenaar Eric Siebrands, bijgestaan door adviseurs als G.E. Sterenborg en L. Pijning, is inmiddels een stichting waarin de meer dan zestig vrijwilligers na hun opleiding medewerkers zijn gaan heten.

Geleende loc

De scepsis in de omgeving heeft allengs plaats gemaakt voor het gevoelen dat het wellicht toch gaat lukken. De laatste twijfelaars werden twee weken geleden over de streek getrokken toen STAR met een geleende stoomloc twee dagen heen en weer reed tussen Veendam en Stadskanaal. Elke zichzelf respecterende fotograaf in Oost-Groningen rukte uit om het plaatje van het jaar te schieten, langs de spoorbaan verdrongen de liefhebbers zich om, o goede ouwe tijd, te zwaaien naar de voorbijpuffende stoomtrein.

„Zie je wel dat het leeft?” glunderde Euverman. „Heb je al die glimlachende gezichten gezien?” vroeg Eltje Jansen aan het journaal onder de genodigden. Het materieel is dan ook een plaatje en een buitenkansje voor de STAR-mensen geweest. In Ober Bayern werd de museumspoorlijn van de Vereinigung zum Behalt Historisches Eisenbahnmateriale tussen Rennertshofen en Dollstein opgeheven. De uit 1936 stammende Kraus Maffai loc Anna en de uit 1955 stammende Krupp Emma werden op een presentieblaadje aangeboden, compleet met vier personenrijtuigen en twee wagens waaronder een buffetrijtuig, want op 24 kilometer dient de reiziger gespijsd en geïnfuseerd te kunnen worden.

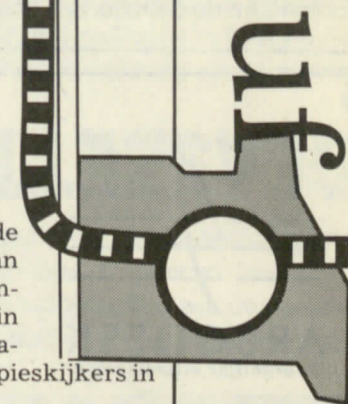
Voorshands zijn er geen tekenen dat de stoomwolken van STAR de bouwstenen vormen voor een luchtkasteel. Die jongens en dat meisje hebben over hun zaakjes nagedacht en begrepen dat er alleen voor een trein niemand naar het Oostgroningse komt. Maar als je nou je klanten eens kunt vervoeren vanaf al die



◀ De nieuwste locomotief van de STAR.

Foto: Dennis F. Beek

Vetstukkermom



Ter Apel