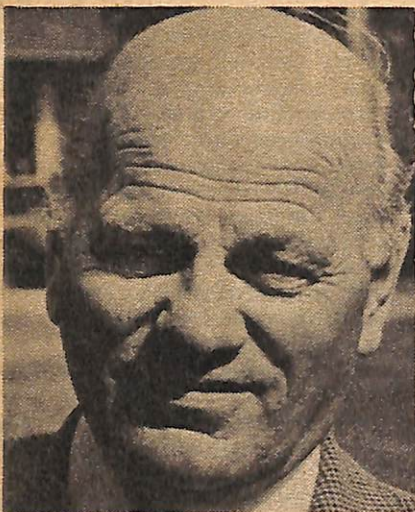


# Scheemder schrijft boek over Maatschappij „Oldambt-Pekela”

11-09-82



Auteur J.S. Giezen.

Volgende week vrijdag, 17 september 1982, zal het precies 100 jaar geleden zijn dat „onze” eerste stoomtram Oostgroninger passagiers naar de plaats van bestemming voerde. Een schuchter begin van het moderne openbaar vervoer, dat nu niet meer uit het leven weg te denken is.

Toen ze bij het Scheemder Comité Plaatselijke Belangen, eigenlijk zoekend naar mogelijkheden om een boek over de geschiedenis van Scheemda te maken, op dit gegeven stuitte, werd spontaan het idee geboren de historie van de eerste stoomtramwegmaatschappij „Oldambt”, de latere „Oldambt-Pekela”, te boek te stellen. Het werk zou dan de 17e september gereed moeten zijn, bij het eeuwfeest.

Het is gelukt, na bijna 2 jaar noeste arbeid. Want zo gemakkelijk ging het allemaal niet. Al rap bleek dat van de particuliere maatschappij geen archieven bewaard waren gebleven. Maar de aankomend

schrijver van het boek, Scheemder ingezetene J.S. Giezen, vond tot zijn geluk een complete serie jaarverslagen van 1885 tot en met 1939 in de archieven van de diverse gemeenten. Dat zette de sneeuwbal aan het rollen en hem en zijn mederesearchers aan het verdere werk. Hoeveel uren werk totaal? Hij weet dat niet. Tweeduizend tot vijfentwintighonderd, wil hij wel vrijblijvend schatten. Soms wel 30 uur per week, in ieder geval. Hij vond het niet erg: grasduinen in 't vervoer van door de jaren heen was toch al zijn hobby.

Vorige week rolde het boek van de persen, bij - weer Scheemder - drukkerij Actief. Bijna 150 bladzijden historie, rijkelijk verlucht met gevarieerd illustratiemateriaal. Foto's, brieven, dienstregelingen enzovoorts.

Komende vrijdag zullen de lijnen van Oldambt-Pekela andermaal -

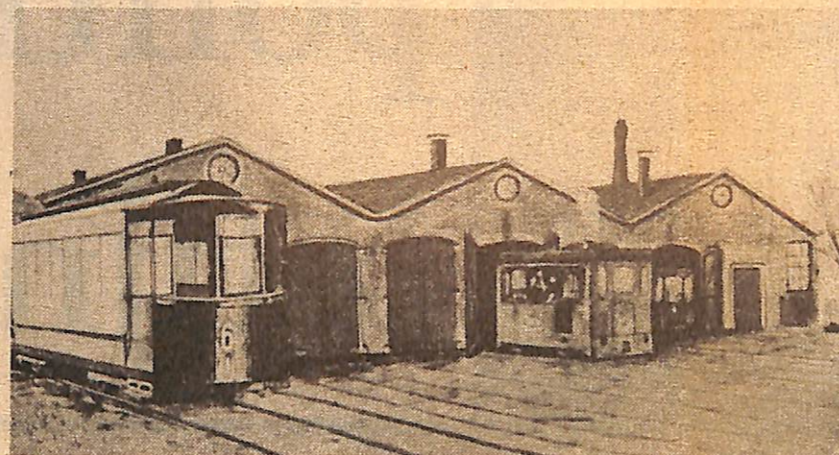
nu geheel railloos worden gereden. Dat gebeurt in samenwerking met de Stichting het Noordelijk Busmuseum. Twee oude autobussen staan dan voor de genodigde reiziger gereed, zonder de noodzaak op stoom te komen. Het ligt in de bedoeling dat aan de burgemeesters van de te doorkruisen gemeenten, dat zijn Scheemda, Midwolda, Finsterwolde, Beerta, Winschoten, Oude Pekela, Nieuwe Pekela en Stadskanaal, een exemplaar van „De geschiedenis van de NV Stoomtramwegmaatschappij Oldambt-Pekela” wordt aangeboden. De „stijl 1882” zal aan dit gebeuren niet vreemd zijn.

Wie verder belangstelling heeft: het werk zal vanaf de 17e in een aantal boekhandels voorradig zijn. Prijs f 29,50. De (mogelijke eerste) oplage: 1000 stuks.

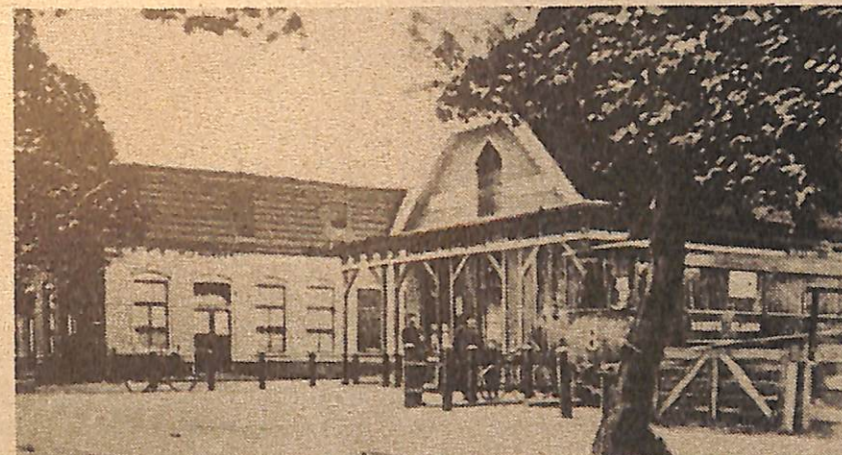
We kijken even mee terug, vooral naar die eerste dagen tussen de Oostgroninger rails.



Voor vertrek gereedstaand tramstel voor het Winschoter station.



Het remise-complex te Finsterwolde.

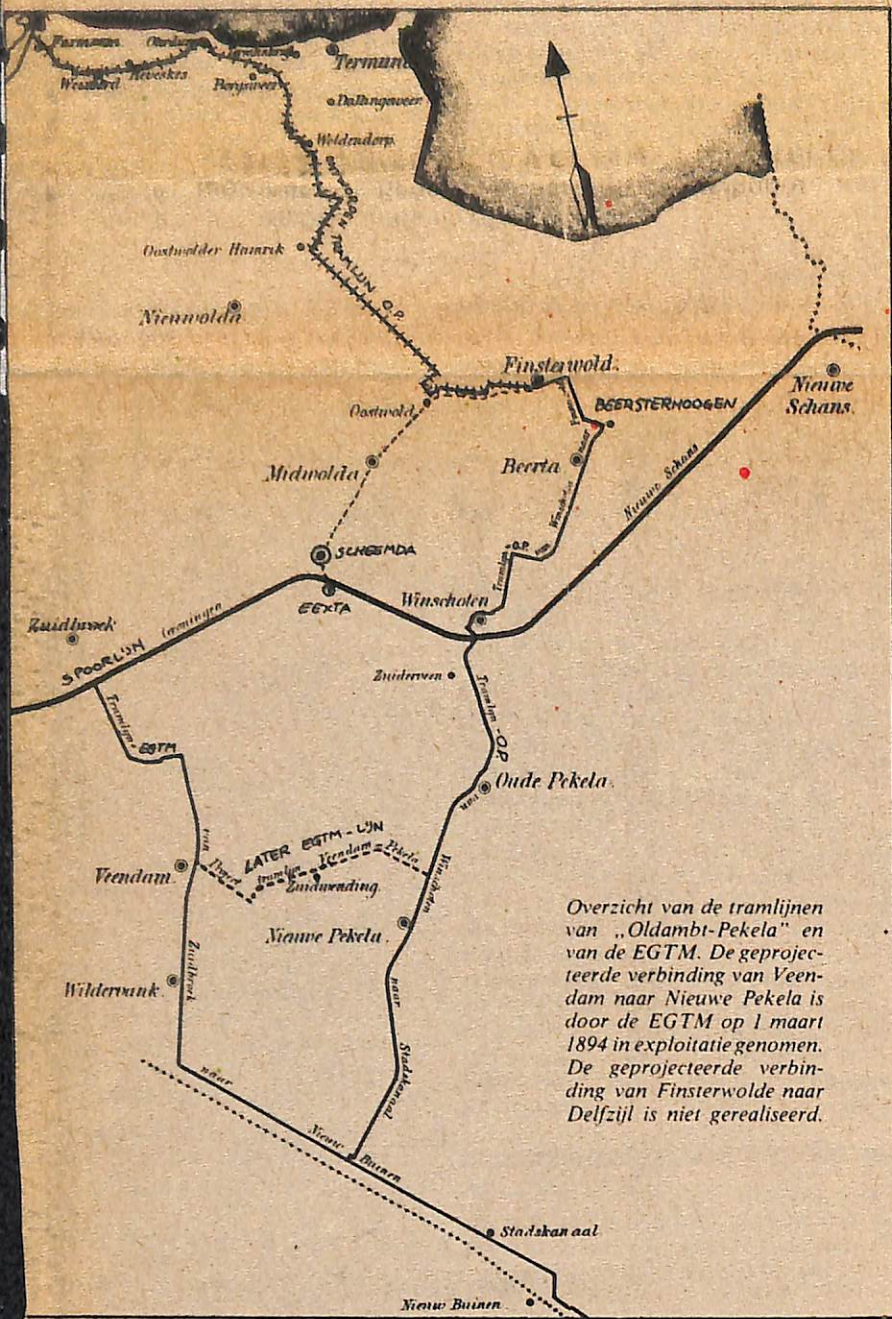


Remise aan de Pekelderweg te Stadskanaal met o.a. wachtkamer.



## Oostgroninger stoomtram 100 jaar





Overzicht van de tramlijnen van „Oldambt-Pekela” en van de EGTM. De geprojecteerde verbinding van Veenendam naar Nieuwe Pekela is door de EGTM op 1 maart 1894 in exploitatie genomen. De geprojecteerde verbinding van Finnerwolde naar Delfzijl is niet gerealiseerd.

De landbouwers van het Oldambt waren vroeger zó stinkend rijk en dus machtig, dat zij de loop van een tramlijn naar believen konden bepalen. Zo kwam het voor dat de rails door de schuur werden gelegd, opdat de familie hereboer binnenshuis in en uit kon stappen.

't Is een leuk verhaal, maar volledig uit de nek gezwaard, weet auteur Giezen van „De geschiedenis van de NV Stoomtramwegmaatschappij Oldambt-Pekela”. Hij heeft het daar in zijn boek dus ook niet over. Maar overigheden die wel worden beschreven nopen de laat-twintigste-eeuw ook al wel tot op zijn minst een glimlach. Zoals de nieuwe spoorwegwet van 9 augustus 1878, die het mogelijk maakte dat buiten de al bestaande rails nieuwe werden aangelegd. Deze wet vond het zelfs goed dat van de openbare weg gebruik gemaakt zou worden, als er maar niet sneller dan 15 kilometer per uur zou worden gereden. Tweeëntwintig jaar later achtte men het zelfs verantwoord dat absolute maximum tot 20 kilometer per uur te verhogen. Ook buiten de woonwijken was 25 te snel.

Giezen heeft er zijn best voor gedaan een boek tot stand te brengen dat niet alleen interessant is voor de tram-fanaat. De technische details zijn niet vergeten, maar ook en vooral voor het „gewone” volk van dorp en streek moest het leuk en leesbaar zijn. Dat werd het, niet in de laatste plaats vanwege het feit dat vele herkenningspunten nog bestaan. Remises, stationsgebouwen, werkplaatsen bijvoorbeeld: veel is nog, zij het vaak in verbouwde staat, nog terug te vinden.

**INWIJDING**

We kijken 100 jaar terug. Dat ging aldus: „Op die zaterdag 16 September 1882 begon de feestelijke inwijding met een reünie van de genodigden in hotel Wisseman en wel om elf uur. Om half twaalf begon de tocht met vijf wagens, ieder met 38 zitplaatsen, eerst drie en daarna twee, ieder getrokken door een locomotief. Onder de genodigden bevonden zich o.a. de heren Lewe Quintus, Leuring en Alberda als leden van Gedupeerde Staten - de commissaris des Konings had zich laten verontschuldigen op grond van zijn hoge leeftijd - de heer A. Waalkens van Blijham als lid van de Provinciale Staten, de burgemeesters van de aan de lijn gelegen gemeenten, commissarissen van de tramwegmaatschappij enz. In de met vlaggen versierde dorpen die men passeerde, bleef natuurlijk, vooral door het prachtige weer, zo goed als niemand thuis. Te Finnerwolde prijkten twee fraaie erebogen met toepasselijke opschriften. Over het geheel mocht bij aankomst te Scheemda deze tocht goed genoemd worden, want slechts met een der twee locomotieven, toevallig de laatste en juist die, welke slechts twee wagens trok, had men een kort oponthoud. Dat toch op ongeveer een half uur gaans van Scheemda, diezelfde locomotief voor goed de dienst weigerde, lag aan toevallige omstandigheden en stond buiten elk verband met de aanleg van de tramlijn. Toch bracht dit met zich mee, dat de heren het verdere gedeelte van de tocht moesten wandelen. Bij het prachtige weer eerder een genoegen dan een teleurstelling.

De terugtocht werd zonder belangrijk oponthoud volbracht, waarbij alle vijf wagens door een locomotief werden getrokken. Bij terugkomst in hotel Wisseman opende de heer J.H. Roemeling in zijn hoedanigheid van president-commissaris van de stoomtramwegmaatschappij het diner met een toast op Z.M. de Koning. Van deze feestdrank werd terstond per telegraaf bericht gezonden aan Zijne Majesteit. Later in de avond werd meegedeeld, dat namens Z.M. een telegram was ontvangen met de beste wensen voor de gunstige gevolgen van het nieuwe middel van vervoer.

De volgende dag, zondag 17 september, werd de lijn opengesteld voor het publiek volgens de hierbij afgedrukte dienstregeling. Deze was op 11 september reeds gepubliceerd in de Provinciale Groninger Courant. Dit was een verplichting, opgelegd volgens de wet van 23 april 1880.

De openstelling ging met grote feesten gepaard. Verschillende volksspeelen werden gehouden als masklimmen, hoegsprietlopen, eierslaan, haringhappen en harddraverij op ezels, waarbij de ridders verkeer op de ezels moesten zitten met de staart in de hand. De Emdr Stadcapelle luisterde zelfs de feesten op.

Een ander onderdeel van de feestvreugde moest echter vroegtijdig gestaakt worden. Dat was bij het vaatjeskruisen. De belangstelling hiervoor en de aandrang van de mensen was zo groot, dat twee volwassenen en een kind in het water kwamen. Besloten werd dit onderdeel daarom te staken. De prijzen werden aan de deelnemers onderling verdeeld. Vele luchtballonnen werden opgelaten en in de loop van de dag maakten velen reeds gebruik van de stoomtram. Dat deze af en toe nog met moeilijkheden had te kampen, achtte men minder vreemd omdat het gehele werk juist was voltooid. Uit Beerta berichtte men hiervoer het volgende: „Honderden personen zijn op deze eerste dag vervoerd en nog groter aantal moest worden teleurgesteld om van een ritje met de nieuwe tram af te zien, daar er geen plaats meer vrij was”. De Nieuwe Groninger Courant schreef in 1881 profetisch: „De vrachttarieven, vooral voor goederenvervoer, zijn laag, de tram wordt een geduchte concurrent voor de vracht op bodewagens tussen Winshotsen en de aan de lijn gelegen gemeenten, vervolgens een grote last voor hen die met paarden en rytuigen de kunstwegen kruisen, waarin de rails liggen”.

**PRIJZEN**

Eventjes kijken hoe de tarieven voor de reizigers eruit zagen. Zo: een tocht van Finnerwolde (remise) naar Winshotsen (Station Staatsspoor) en omgekeerd, kwamen op f 0,40 (eerste klasse) en f 0,25 (tweede klasse). Voor een reisje van het gemeentehuis in Finnerwolde naar Midwolda (ook gemeentehuis) vice versa moest een dubbeltje worden neergeteld, als men zich met een tweedeklasplaats tevreden wilde stellen. Een eersteklaszetel kostte twintig cent. Een schoolkaart waren „verkrijgbaar tegen veel verminderde vrachtprijzen en geven dagelijks recht op een rit heen en terug (Zon- en feestdagen uitgezonderd). Zij zijn eene maand geldig en persoonlijk”. Toch nogal prijzig, trouwens, als men met de schrijver bedenkt dat een machinist 2 gulden per dag verdiende en een conducteur een daalder.

Die eis van maximaal 15 kilometer



Werkplaatspersoneel te Finnerwolde. Tweede van rechts achter machinist Verheek, tweede van links onder stro-conducteur Jurgens. In het midden bankwerker Luppens en derde van rechts onder draaier Plat.

per uur stond niet borg voor flitsende tijden, zoals zich laat denken. De voertuigen van de stoomtramdienst overbruggen bijvoorbeeld de afstand Finnerwolde-Winshotsen in 56 minuten. De winnaar van de RUN doet het vandaag waarschijnlijk zeker even snel. Maar die hoeft geen kopzorg te hebben over de vraag of zijn aankomst wel „in correspondentie is met de treinen van Groningen en Nieuwe-schans”. De trambestuurders deden wel hun best die correspondentie in het oog te houden, al stelde de maatschappij zich niet verantwoordelijk voor onvoorziene omstandigheden. Die waren er nogal eens, zoals immers al uit het gebeurde op de inwijdingsdag kon blijken. Het moet ook regelmatig zijn voorgekomen dat voor het huis van een der directeuren aan de Garstestraat te Winshotsen een tram uit de rails liep. De bocht was een beetje krap, vandaar. En waar de natuurlijke oorzaken het lieten afweten was er vaak wel een „knuppel” te vinden die er genoeg in schepte een wisseltje om te gooien. Het van buiten komend onheil school ook in slechte bruggen, „verinneweerde” plaveisels en zo. Ach ja, problemen waren er genoeg, ook wat de exploitatie betrof. Een noodlijdende openbaar-voervoersonderneming is geen verschijnsel dat zich alleen de laatste tijd manifesteert. En als er dan ook nog een overijverige veldwachter in Scheemda een stokje steekt voor het lossen van de per tram aangevoerde mest wordt het wel erg moeilijk. Maar het gemeentebestuur kon er van worden overtuigd dat zo iets toch echt nodig was, wilden de ontvangsten zich in een beetje redelijke verhouding tot de lasten blijven bewegen.

De eerste dag kenmerkte. Zo moest directeur Dalhuisen op 22 augustus 1883 een brief schrijven aan de burgemeester van de gemeente Scheemda met de klacht dat hinderpalen op de weg waren gelegd bij het lossen van deze keer geen mest, maar koren. En ruim een jaar klaagde diezelfde Dalhuisen (inmiddels waren al enkele brieven verzonden) als volgt: „Bij deze heb ik de eer U te berichten dat het volk in Scheemda nu en dan bezig is onze loodsen aldaar te vernielen. Zoudt U zo goed willen zijn hierop eens te letten door de politieambten en nodig een voorbeeld te stellen voor anderen.” Vandalisme is niet door de Z-side uitgevonden.

Een paar jaar stond Oldambt pal, ondanks de perikelen. Toen was het gebeurd. Maar het ene ging, het andere werd geboren. „Oldambt” verdween, ervoor in de plaats kwam „Oldambt-Pekela”, en die maatschappij hield zich tot in 1941 rollende. Uiteraard ook feest toen hiervan de eerste tram het eindpunt trachtte te halen. Bij het gemeentehuis van Oude Pekela was een prachtige ereboog opgericht met wel een heel fraaie tekst: „In den aanvang klein - uit veen geboren - thans fier op d'ijzeren stoomtramlijn - zij Oude Pekela uitverkoren - de trots van Groningen te zijn.” Zo was dat, zonder Futurama.

Pekela, strokarton dus. Geen wonder dat de lijst van het bezit aan rollend materieel er in 1887 zo uit zag: 6 locomotieven, 9 personenwag en 34 voor goederenvervoer, waarvan 15 strawagens. Veetransport werd ook verzorgd, en bietenvervoer, later, al is dat nooit zo'n geweldige bron van inkomsten geweest.

De elfde december van het jaar 1891 werd een rampdag voor de maatschap-



Tram op het Bosplein in Winshotsen, ± 1928.

pij. Tijdens een orkaan werden drie tramtreinen omver geblazen, wat veel schade en ook letsel bij passagiers, hoewel van meest lichte aard, tot gevolg had. Figuurlijke stormen deden zich minder voor en van de jaren 1900-1914, de periode voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog, zegt de schrijver zelfs dat de maatschappij floreerde als nooit tevoren. „Immers, overal was veel bedrijvigheid. In Pekela werden meerdere strocartonfabrieken gebouwd en ook met de landbouw ging het goed, dus zowel het personenvervoer als het goederenvervoer van de maatschappij bloeiden.” De omslagfoto toont een voertuig uit die tijd: een tram met 2 personenwagens, in Nieuwe Pekela, een Henschel locomotief no. 6.

**AUTOBUS**

Een sprong naar 1925: de eerste autobus. Soepel en geriefelijk en een aanwinst voor de streek, prees de pers. Beersterhoge - Nieuw Beerta - Drieborg was het traject. Drie ritten per dag, op werkdagen, echter niet op woensdag, die nodig was voor het onderhoud. De donderdag leverde met 4 ritten wat compensatie, een zelfde aantal als op zon- en feestdagen werd aangelegd. Carrosseriebouwer Jurgens in Winshotsen had voor 20 zitplaatsen en 8 staanplaatsen gezorgd. Of het spreken met den bestuurder ook in die tijd al tot de taboes hoorde vermeldt de historie niet. En ook niet of je de bestuurder (zoals met de tram het geval was, wat oud-tantes anno 1982 nog wel eens willen demonstreren) kon doen stoppen door simpel je arm te heffen. Bij de GADO-inspectie vinden ze zo iets niet leuk meer, althans een verjaarde handeling.

Met de komst van de bus was de moderne tijd weer een stuk moderner geworden. Het tramtijperk voor Oost-Groningen liep af. De maatschappijen (inmiddels was Oldambt-Pekela al lang niet meer de enige, zoals in het boek ook uitgebreid uit de doeken wordt gedaan) hielden het nog wel een tijdje vol, maar hun leven was grotendeels verleefd.

Op 4 oktober 1941 was er een aandeelhoudersvergadering in Groningen, waarin werd besloten tot liquidatie van Oldambt-Pekela. Over het absolute einde van de rest: op 31 mei 1948 reed de laatste tram, na een kleine naoorlogse opbloei-periode. Van Oostelijk Groningen was die laatste OI Graitje.

Het boek besluit met een aantal anekdotes. Drie stuks:

\* „Van directeur Kappers is bekend, dat hij 's avonds nog wel eens langs de lijn liep en wee de kwajongen die aan het trammaterieel kwam: hij gebruikte dan zijn wandelstok voor een afstraffing.”

\* „Bij het vertrek van de laatste tram uit Winshotsen naar Finnerwolde, vooral in het weekeinde, ging de conducteur even de café's in Winshotsen langs om de passagiers aan te sporen mee te gaan. Hij wist welke personen op de heenreis waren meegegaan, die moesten dus ook weer mee terug.”

\* „Voor de middenstanders werden ook wel boodschappen gedaan en bij aankomst gingen dan de conducteur en machinist de zaak even bezorgen, dit leverde dan wel een borrel of een sigaar op.”

Historie is het. Maar nu vastgelegd.

**STOOMTRAMWEG-MAATSCHAPPIJ „OLDAMBT,”**  
gevestigd te Finnerwolde.

DIRECTEUR: T. DALHUISEN.  
Aankondiging ingevolge art. 2 en 3 der wet van 23 April 1880.  
Openering der lijn Winshotsen-Finnerwolde-Scheemda  
OP ZONDAG 17 SEPTEMBER 1882.

Deze STOOMTRAMDIENT is bestemd tot het vervoer van PERSONEN en GOEDEREN. Voor elken rit zijn minstens 38 plaatsen beschikbaar.

De TRAMWEG loopt van af het STATION van den STAATSSPOORWEG te WINSHOTEN door de kom der gemeenten WINSHOTEN, BEERTA, FINNERWOLDE, OOSTWOLD, MIDWOLDE en SCHEEMDA, tot aan het STATION van den STAATSSPOORWEG aldaar.

De dienst wordt geopend 17 September 1882.

**DIENTREGELING.**

**FINNERWOLDE-WINSHOTEN.**

Finsterwolde Gemeentehuis	4.55	6.56	9.18	1.0	2.20	4.16	7.50	9.46
Gemeentehuis Beerta	5.11	7.12	9.31	1.16	2.36	4.32	8.6	10.3
Aankomst Station Winshotsen	5.51	7.52	10.14	1.56	3.16	5.11	8.46	10.42

**WINSHOTEN-FINNERWOLDE.**

Vertrek Station Winshotsen	6.18	8.16	10.32	2.28	3.36	5.45	9.4	11.0
Gemeentehuis Beerta	6.58	8.56	11.12	2.58	4.16	6.25	9.44	11.40
Gemeentehuis Finnerwolde	7.14	9.13	11.28	3.14	4.32	6.41	10.0	11.56

**FINNERWOLDE-SCHEEMDA.**

Gemeentehuis Finnerwolde	5.18	6.56	9.14	10.30	1.24	4.10	5.7	8.13	9.50
Station Oostwold	5.33	7.11	9.29	10.45	1.39	4.31	5.23	8.28	10.5
Gemeentehuis Midwolda	5.44	7.22	9.40	10.50	1.50	4.42	5.33	8.39	10.16
Aankomst Station Scheemda	6.3	7.41	9.59	11.15	2.9	5.1	5.53	8.58	10.35

**SCHEEMDA-FINNERWOLDE.**

Vertrek Station Scheemda	6.23	8.1	10.17	11.29	3.23	5.21	6.12	9.18	10.55
Gemeentehuis Midwolda	6.42	8.20	10.36	11.48	3.42	5.40	6.31	9.37	11.14
Station Oostwold	6.53	8.31	10.47	11.59	3.53	5.51	6.42	9.48	11.25
Gemeentehuis Finnerwolde	7.8	8.46	11.2	12.14	4.8	6.6	6.57	10.3	11.40

N.B. Het vertrek van de STOOMTRAM heeft plaats in aansluiting met de aankomst der treinen van den staatspoorweg; de tijdstippen van aankomst en vertrek der tusschen gelegen plaatsen is hiervan dus afhankelijk. De MAATSCHAPPIJ stelt zich niet verantwoordelijk voor onvoorziene omstandigheden.

**HET PERSONENTARIEF IS ALS VOLGT:**

Van Finnerwolde (Remise) naar Winshotsen (Station Staatsspoor) en omgekeerd	1ste kl.	2de kl.
(Postill) en omgekeerd	f 0.40	f 0.25.
» » Beerta (Gemeentehuis) en omgekeerd	- 0.30	- 0.20.
» » of Gemeentehuis Beerta naar Postill.	- 0.20	- 0.10.
» » (Gemeentehuis) naar Scheemda (Station Staatsspoor) en omgekeerd	- 0.40	- 0.25.
» » (Brag)	- 0.30	- 0.20.
» » Midwolda (Gemeentehuis) en omgekeerd	- 0.20	- 0.10.
» » of Gemeentehuis Midwolda naar Scheemda (Brag).		

Schoolkaarten zijn verkrijgbaar tegen veel verminderde vrachtprijzen en geven dagelijks recht op één rit heen en terug (Zon- en Feestdagen uitgezonderd). Zij zijn eene maand geldig en persoonlijk.

DE DIRECTEUR.