

Bij het afscheid van «Oostelijk Groningen»

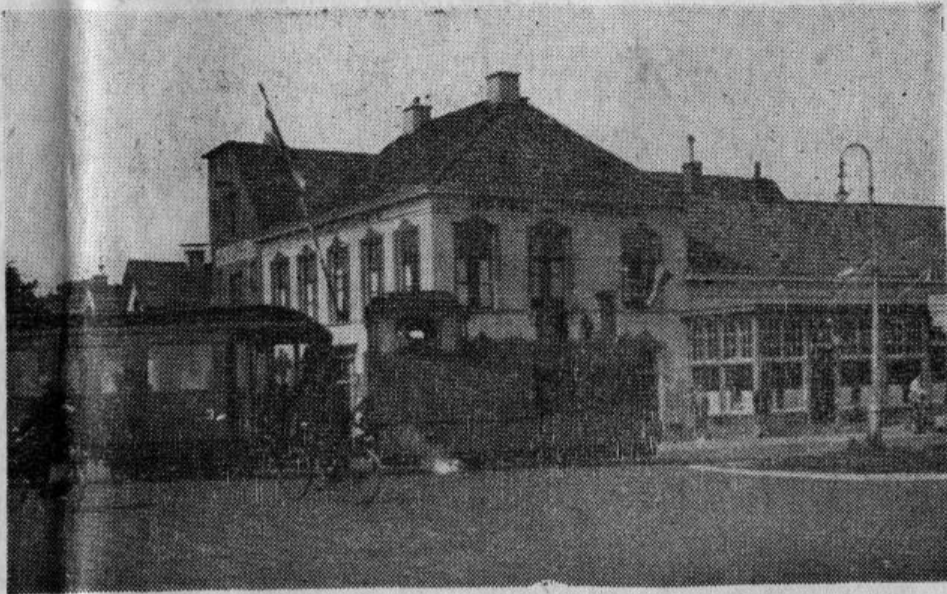
Een stukje geschiedenis

We gaan ons gereed maken, om afscheid te nemen van een goede oude bekende — van „O.-G.” Een afscheid niet „met tranen en gefluister”, dus zonder uiterlijke tekenen van smart en ontroering, die gewoonlijk gepaard gaan met het vaarwel zeggen van „een stuk van ons leven”. Een afscheid enkel met een stevige handdruk en een woord van dank voor den lande — in dit geval Winschoten en environs — bezwen belangrijke diensten. „O. G.” heeft haar tijd gehad en men zal haar stellig niet al te zeer, of allicht in het geheel niet, missen. 'n Geval als met „der Mohr und seine Schuldigkeit”.

Een kwieke opvolgster, toegerust met alles wat voor een modern verkeersbedrijf nodig is, commercieel sterk en gezond, zal de taak van het oude „O. G.” overnemen voor zover het personenvervoer betreft, terwijl voor de rest, het goederenvervoer, dat al niet veel meer betekent, de „Ato” zal zorgen. Naar het zich laat aanzien zal de algehele liquidatie van „O. G.” wel niet lang meer op zich laten wachten, al zal de afwikkeling der zaken nog wel enige tijd vorderen.

En nu gaan we dan afscheid nemen en zoals bij een afscheid dikwijls gebruik is, slaan we het boek der gedachtenissen op.

De geschiedenis van „O. G.” vormt wel een belangrijk deel van de geschiedenis van het verkeerswezen in deze environs. Haar naam is ten nauwste verbonden aan de ontsluiting van Westerwolde en de opkomst en de bloei van geheel Oostelijk Groningen, van Ter Apel tot Delfzijl. In de tijd, dat dank zij het initiatief van Boelo Tijdens, de werkzaamheden voor de kanalisatie van Westerwolde reeds een aanvang hadden genomen, rijpte het plan om ook wat het wegverkeer betreft, het oude landschap uit zijn isolement te verlossen. Een eerste bescheiden stap daartoe werd reeds in 1896 ondernomen door het in het leven roepen van een comité voor de aanleg van een paardentramlijn van Winschoten naar Westerwolde. In 1899 werd hiervoor door de regering subsidie verleend en de toenmalige Minister van Waterstaat deelde bij die gelegenheid o.m. mede, dat de ontworpen lijn scheen te zijn aangewezen om zich in de naaste toekomst te ontwikkelen tot een tramlijn, welke zich met haar zijtakken over een groot deel van Westerwolde zou uitstrekken. 't Was vooral in het begin dezer eeuw, dat de roep om uitbreiding en verbetering van het verkeerswezen in het Noorden van ons land zeer luide werd gehoord. De aanleg van de N.O.L.S. was daarvan o.a. een gevolg en tal van andere plannen werden in die dagen naar voren gebracht. Zo kreeg ook het Oosten van onze provincie zijn beurt. Het was toen nu wijlen dr. Dirk Bos, die in de „Win-



Een der laatste opnamen van de goede oude tram O.G.

schoter Courant van 24 September 1905 een pleidooi hield voor de aanleg van een uitgebreid tramwegennet in het Oosten en Zuiden van onze provincie. Het resultaat was een vergadering in de „Harmonie” alhier, waarin dit denkbeeld nader onder de ogen werd gezien. De plannen werden door dr. Bos toegelicht aan de hand van een grote kaart die op het podium via schoolbord en ezel te bezichtigen was. Het plan vond instemming en op 10 Januari 1906 werd besloten tot de vorming van een commissie tot verbetering van het verkeerswezen in Oostelijk Groningen, waarvan de zetel te Winschoten gevestigd zou zijn. Uit deze Commissie werd een centraal bestuur gekozen dat belast werd met de leiding der werkzaamheden en waarvan het voorzitterschap aan dr. D. Bos werd opgedragen en het secretariaat aan mr. U. O. Stikker.

Het voorbereidende werk werd krachtig ter hand genomen, maar vorderde zeer veel tijd. Allerlei vragen moesten daarbij onder de ogen worden gezien, o.a. of de aanleg van lokaalspoor geen aanbeveling verdiende boven die van tramwegen. Ook werd de vraag onder de ogen gezien of samensmelting met de bestaande tramweg-maatschappijen, „Oldambt-Pekela”, „Winschoten-Bellingwolde” en „Eerste Groninger Tramweg-Maatschappij” mogelijk was, maar gunstige resultaten bleken daarbij niet verkregen te kunnen worden. Om kort te gaan het moest nog 1912 worden voordat er voor het eerst spijkers met koppen konden worden geslagen. Op 12 Juni van dat jaar werd opgericht de Stoomtramweg-Mij. „Oostelijk-Groningen”, welke zich ten doel stelde een geheel net van tramlijnen in Oostelijk Groningen tot stand te brengen. Besloten werd dat de Maatschappij uitsluitend de betrokken gemeenten tot aandeelhouders zou hebben. Met goed gevolg werd een beroep gedaan op Rijk en Provincie om subsidie.

Aanvankelijk had men zich een uitgebreid net van tramwegen ter lengte van plm. 300 k.m. gedacht, maar het bleek dat deze grootse plannen slechts ten dele verwezenlijkt konden worden,

omdat de nodige medewerking der betrokken gemeenten niet verkregen werd. Zo moest „O. G.” zich ten slotte tevreden stellen met de overname van de paardentram naar Bellingwolde en de aanleg van tramlijnen van Winschoten naar Ter Apel en Delfzijl, een en ander ter lengte van plm. 83 k.m. Naar algemeen wordt aangenomen is de oorspronkelijke opzet der plannen te groots geweest en heeft men daardoor een te dure aanleg en exploitatie gekregen. Die opzet was dan ook berekend over een veel groter traject, een veel ruimer complex van lijnen. En..... bovendien had niemand kunnen vermoeden dat als grote spelbreker de oorlog van 1914—1918 zou optreden. De aanleg was in volle gang toen in Augustus 1914 de wereldoorlog uitbrak en dit bracht de uitvoering in grote moeilijkheden. Van de bovenbouwmaterialen was nog slechts een gering gedeelte aanwezig, terwijl het verder benodigde zich in de oorlogvoerende landen bevond. Aan directie en commissarissen mocht het intussen gelukken deze materialen, behoudens een partij dwarsliggers en enig ijzerwerk, nog geleverd te krijgen. Maar naast deze moeilijkheden, die overwonnen moesten worden, was er het feit, dat door de oorlogsomstandigheden de begroting van aanlegkosten verre overschreden werd, zodat van de gemeenten het rijk en de provincie nieuwe en zware offers moesten worden gevraagd.

Dank zij de energie en inspanning, welke in die moeilijke periode werd aan de dag gelegd, gelukte het de aanleg voort te zetten en te voltooien. Het eerste gedeelte van de ontworpen lijnen, de lijn Winschoten—Ter Apel, kon op 31 October 1915 in exploitatie worden gebracht. Op 25 October 1917 volgde de lijn Winschoten—Bellingwolde en op 9 Juli 1919 de lijn Winschoten—Delfzijl. Het grote werk werd voltooid, al was het dan ook niet volgens de oorspronkelijke grote opzet. Er was alleszins reden voor om de officiële opening der lijnen met enige feestelijkheid te vieren.

Helaas heeft de grondlegger van „Oostelijk Groningen”, dr. D. Bos, de voltooiing van het grote werk niet mo-

gen beleven. Alleen de opening van de lijn Winschoten—Ter Apel in Oct. 1915 werd door hem meegemaakt, maar hij was reeds toen lichamelijk een gebroken man, slachtoffer van een ongeneeslijke kwaal, die hem in Mei 1916 ten grave sleepte. Zijn plaats als leider van het geheel, president-commissaris der Maatschappij, werd ingenomen door burgemeester mr. H. I. Schönfeld, die reeds vanaf de oprichting deel van het bestuur uitmaakte. Van hem kan worden gezegd, dat hij gedurende al die jaren zijn gehele persoon heeft ingezet voor het behoud en de ontwikkeling van „O. G.” Hij heeft er tot zijn laatste ademtocht voor gevochten en dank zij zijn krachtige leiding is het mogelijk geweest „O. G.” op de been te houden onder zeer moeilijke omstandigheden die een gevolg waren van de oorlog en de algehele ommekeer in het wegverkeer door de intrede van de benzine-motor, die steeds meer terrein veroverde en „O. G.” zulk een zware concurrentie aandeed, dat de exploitatie-kosten bij lange na niet door de ontvangsten uit het personen- en goederenvervoer konden worden gedekt. Er moesten van de gemeenten en de andere overheidsinstanties opnieuw offers worden gevraagd, terwijl allerlei bezuinigingen en reorganisatie moesten worden uitgevoerd, o.a. de invoering van autobussen voor het personenvervoer ter vervanging van de tram. Ondanks al die maatregelen en al het mogelijke dat gedaan werd om zich aan de tijdsomstandigheden aan te passen, bleef „O. G.” een lijdend bestaan voeren. Het was steeds een worsteling en men moet zeggen, dat directie en bestuur al die jaren door een zeer zware en vaak ondankbare taak hebben gehad. En ook dat zij zich met alle krachten aan die taak gegeven en het hoofd geboden hebben aan de moeilijkheden, hoe groot ze ook waren, ja zelfs de vele en dikwijls al te lichtvaardige critiek op de koop toe genomen hebben.

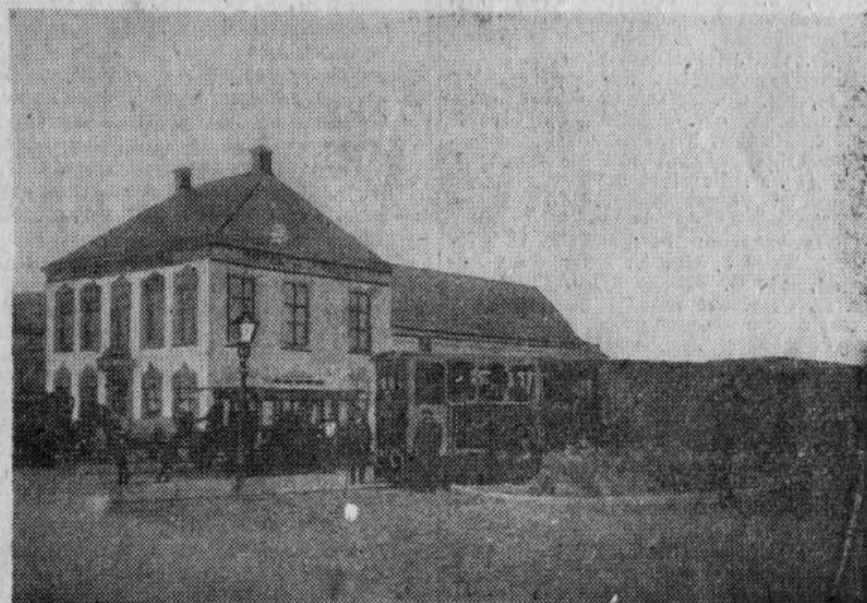
Er zou over de geschiedenis van „O. G.” nog veel te vertellen zijn. Ook over het laatste tijdperk, waarin de grote oorlog viel, die alles op de kop zette en waarin de reeds bestaande moeilijkheden nog enorm vermeerderd werden. Maar waarin „O. G.” dank zij het optreden van de directeur, de heer Verlaan, en de Raad van Commissarissen, met name de president-commissaris, de heer H. P. Waalkens, zich wat het hervatten en onderhouden van het verkeer betreft, hoogst verdienstelijk hebben gemaakt.

Thans nadert het ogenblik om afscheid van „O. G.” te nemen. Een afscheid, zoals we boven hebben gezegd, van een goede, oude bekende, met een handdruk en een woord van dank. „O. G.” is nooit een renderende zaak geworden. Voor een deel zijn de hoge aanlegkosten, zo ongeveer 5 miljoen, daarvan de oorzaak, maar daarnaast vooral ook de ongunst der tijden. „O. G.” heeft o.a. van de gemeenten zware financiële offers gevraagd..... maar daar staat tegenover, dat ze aan de bevolking van Oostelijk Groningen onschatbare diensten heeft bewezen. Ze heeft Westerwolde uit het isolement verlost, de ontwikkeling van het economische leven in het gehele gebied van Ter Apel tot Delfzijl belangrijk bevorderd en bij haar heengaan kan dan ook volmondig worden getuigd, dat „O. G.” in de geschiedenis van Winschoten en omgeving een zeer belangrijke en zegenrijke rol heeft vervuld. J. H. T.

EEN TWEETAL FOTO'S UIT DE GOEDE OUDE TIJD



De Omnibusdienst Winschoten—Blijham—Bellingwolde



Een ontmoeting Omnibus, Paardetram en tram O.G.