



Van 1910 tot 1935 deden de treinen het station Noordbroek aan. In 1913 was dat nog een stoomtrein

In Groningen, Friesland en Drente heeft een uitgebreid net van spoor- en tramwegen gelegen. Dat openbaar vervoer was belangrijk voor het Noorden. Behalve de nu nog bestaande treinverbindingen is er niet veel meer van over.

OUDE SPOOR- EN TRAMWEGEN IN NOORD-NEDERLAND

Kees Lambers

ONGEVEER 20 KILOMETER VOORBIJ GRONINGEN gaat de rijksweg naar Drachten over een viadukt, omdat de spoorweg van Groningen naar Drachten, komend van Marum, afbuigt richting Opende en de rijksweg moet kruisen. Tweemaal per dag hoorde ik dan ook in de verte een harde toeter. De goederentrein stak op dat moment de Postdijk over. Nu — na een paar jaar al — liggen er geen rails meer in het viadukt. De trein naar Drachten, die eigenlijk een tram was, is opgeheven. Door Groningen, Friesland en Drente hebben veel meer trams en treinen gereden dan

nu het geval is. Denk maar aan Het Dokkumer lokaaltsje, de stoomtram Oldambt-Pekela of de extra lange trams van Assen naar het Noorder Dierenpark in Emmen.

Ontstaan van het spoorwegennet

De eerste trein in Nederland verscheen op 20 september 1839. Het zou nog tot 1863 duren voor de eerste trein in het Noorden reed. Niet zo vreemd als men bedenkt dat Friesland, Groningen en Drente in die tijd zeer dun bevolkte provincies waren, waar de par-

tikuliere maatschappijen die de exploitatie van de spoorwegen in handen hadden geen brood in zagen. Pas toen de Spoorwegwet in 1860 tot stand kwam en de Staatsspoorwegen werden opgericht kwam de trein ook naar het Noorden. De lijn Harlingen-Leeuwarden, die aansluiting gaf op de boot naar Amsterdam, was in 1863 de eerste. Vanaf dat moment begon de opbouw van het net in het Noorden. In 1866 volgde de lijn van Leeuwarden-Groningen. Daarmee had Groningen aansluiting naar het Westen over zee. Maar over land was die aansluiting er nog

niet. De spoorwegen vanuit het westen hielden in Zwolle op. Het was de Nederlandse Centraal Spoorweg Maatschappij die die lijn naar Zwolle exploiteerde. In haar concessie stond echter wel dat in Zwolle aansluiting moest komen op de Staatslijnen die nog aangelegd moesten worden naar Leeuwarden en Groningen. In 1868 en 1870 kwamen die lijnen tot stand door een verbinding van beide plaatsen met Meppel. Daarmee was de kern van het Noordelijk spoorwegnet — een driehoek die nog steeds bestaat — tot stand gekomen en waren alle drie provincies opgenomen in het landelijk net. In de jaren daarna kwamen er in Noord-Nederland steeds meer lijnen bij en kreeg het net de vorm die wij nu ook nog kennen. Een van de eerste stappen was Groningen-Winschoten naar Nieuweschans en de Duitse grens. Maar ook de ontsluiting van de noordelijke delen van Groningen en Friesland en verbindingen met havens waren belangrijk. Zo ontstonden Leeuwarden-Staveren en de boot naar Amsterdam; Leeuwarden naar Dokkum en Groningen naar Delfzijl.

Ontstaan van het tramwegennet

Voor handelscentra als Groningen en Leeuwarden waren de spoorwegen belangrijk, zij konden door de nieuwere en snellere vorm van vervoer hun positie handhaven. Maar, net als in de rest van Nederland, was het spoorwegnet grofmazig. Lokaal en regionaal vervoer bleven zoals zij waren: per zeilschip of per paard en wagen over wegen die vaak niet al te best waren. Voor de ontsluiting van het platteland in de drie noordelijke provincies was de spoorweg niet voldoende. Die ontsluiting vond plaats door de tram.

Het verschil tussen een tram en een trein is niet dat de één lokaal is en de ander interlokaal, het verschil is dat een trein een eigen 'weg' heeft, die — behalve bij kruisingen — vrij is van het overige wegverkeer, terwijl een tram meestal naast de wegen loopt en daar soms zelfs gebruik van mag maken. Een tram heeft niet altijd een vrije 'weg' en haar snelheid is lager. Daardoor kunnen zowel de tram zelf, als de rails en diens ondergrond lichter en goedkoper zijn. In 1878 komt de eerste Lokaalspoor- en Tramwegwet tot stand en daarmee een concessie(vergunningen)stelsel voor particuliere exploitanten van tramwegmaatschappijen. We zien vanaf dat moment overal in Nederland op de vreemdste plaatsen trams verschijnen. Paardetrans, stoomtrams en later elektrische, benzine-

dieseltrams. Zo ook in het Noorden. In Friesland werd in 1880 begonnen met de aanleg van de lijn Dokkum-Veenwouden. In Groningen was er in datzelfde jaar een lijn Zuidbroek-Wildervank. In Drente kwam de eerste tramweg pas in 1897 met de verbinding vanuit Slagharen naar Coevorden.

In Friesland werd in de eerste periode 1880-1886 een aantal belangrijke tramverbindingen aangelegd. Een paardetram van Dokkum naar Bergumderdam en een stoomtram die uiteindelijk liep tussen Drachten-Gorredijk-Heerenveen-Joure-Sneek en Harlingen. In Groningen kwamen in die periode vooral trams tussen Zuidbroek-Wildervank-Stadskanaal-Winschoten-Finsterwolde en Scheemda. Daarna volgde een tweede periode van aanleg van ongeveer 1895 tot 1905 waarin de netten in Friesland en Oost-Groningen werden uitgebreid en het net in Zuid- en Oost-Drente tot stand kwam. In Noord-Groningen kwam in 1893 de lokaalspoorweg naar Roodeschool. Er ontbraken op dat moment trams of lokaalspoorwegen in het Westerkwartier en tussen Friesland en Drente. In

de derde periode vanaf 1910 werd het tram- en spoorwegnet in het Noorden voltooid en kreeg het zijn grootste uitbreiding. De lijn Drachten-Groningen door het Westerkwartier werd aangelegd en Zuidoost-Friesland werd verbonden met Assen en Meppel. Ook in Drente, Oost- en Noord-Groningen kwamen er nog lijnen bij.

Exploitanten van trein en tram

In 1888 zijn alle spoorwegen en busmaatschappijen eigendom van één en dezelfde onderneming; de Nederlandse Spoorwegen. Vroeger was dit anders. Spoor- en tramwegen werden geëxploiteerd door particuliere ondernemingen. Tot die ondernemingen behoorde weliswaar de Staatsspoorwegen, maar die was maar één uit vele. In het Noorden werden de spoorwegen door het Staatsspoor geëxploiteerd, maar was de situatie per provincie geheel verschillend voor trams en lokaalspoor. In Friesland kwam al snel één onderneming; de Nederlandse Tramweg Maatschappij, die naast de spoorwegen het



Station Meppel

gehele tramweganet beheerde. Deze maatschappij was ook verantwoordelijk voor de lijn van Drachten naar Groningen en de lijnen in Zuid-oost-Friesland en westelijk Drenthe. In Drenthe waren er twee ondernemingen die uiteindelijk fuseerden: de Eerste Drentsche Stoomtramweg Maatschappij en de Dedemvaartsche Stoomtramwegmaatschappij. In Groningen was het veel ingewikkelder. Daar bestonden bijvoorbeeld: De stoomtramweg maatschappij 'Oostelijk Groningen', De Tramweg-maatschappij Zuidlaren Groningen, de Groninger Lokaalspoorweg Maatschappij, de Stoomtramweg Maatschappij 'Oldambt-Pekela', de Gemeentetram Groningen en vele anderen. Vaak was de toestand nog veel ingewikkelder dan ze er op het eerste gezicht uitzag, omdat de concessies voor korte lijnen door de oorspronkelijke maatschappij verhuurd of verkocht waren aan een ander.

Opkomst en ondergang

Voor de drie noordelijke provincies waren al

die tram- en spoorwegen belangrijk. Ze boden een snellere mogelijkheid dan voor die tijd om de goederen van het platteland naar de stedelijke markten of naar agrarische fabrieken te vervoeren. Op veel plaatsen in Friesland zien we nu nog een oud tramstation naast een oude melkfabriek (het station is inmiddels vaak woning en de melkfabriek caravanstalling). Maar naast het goederenvervoer was het personenvervoer zeker net zo belangrijk. Door de trams en treinen werd het voor de bevolking van dorpen mogelijk om te reizen. Kinderen konden naar scholen op een grotere afstand waar een betere opleiding was. De 'stad' was ineens dichterbij. Door het netwerk van openbaar vervoer kon het Noorden meekomen met de rest van Nederland. Het is dan ook te begrijpen dat er zo'n uitgebreid netwerk ontstond. Maar de exploitatie van al die treinen, treintjes en trams was geen vetpot. Door veel maatschappijen is nooit winst uitgekeerd. Toen dan ook de autobus als konkurrent van de tram verscheen, is vanaf het eind van de jaren twintig met een onverbiddelijke regelmaat de ene lijn na de an-

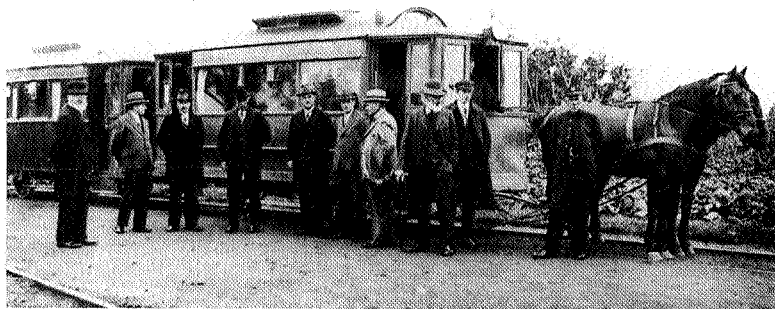
dere gesloten. Exploitatie en onderhoud werden te duur. Na de Tweede Wereldoorlog was het met de meeste trams al snel afgelopen en ook een aantal (lokaal)spoorlijnen is verdwenen. De autobus, de vrachtauto en later de partikuliere auto maakten de exploitatie en de zeer noodzakelijke vernieuwing van lijnen en materieel onrendabel. Verdwenen is de lijn naar Zoutkamp, de lijn naar Dokkum, de tram tussen Gorredijk en Assen, tussen Meppel en Assen. Verdwenen is de tram rond Sneek of de verbinding Lemmer, Heerenveen, Drachten, Groningen. Een enkele tramlijn werd nog door de NS overgenomen als goederenlijn. Maar ook die zijn nu gesloten of worden niet meer gebruikt.

Resten van oude lijnen

Op sommige plaatsen in het Noorden zijn de tracés van oude lijnen en de daarbij behorende bruggen en kenmerkende stations nog aanwezig. In Noord-Friesland zijn nog resten te vinden van de lijnen naar de Parochies en naar Dokkum. Rond Sneek zijn nog oude bruggen en oude tramstations. In Oost-Groningen kunnen wandelaars gedeelten van de oude tracés nog lopen en in het Westerkwartier grazen nu veel geiten op de plaats waar nog maar anderhalf jaar geleden bielzen lagen. Helaas zijn veel van de kenmerkende gebouwen afgebroken. En dat is niet alleen langs oude lijnen gebeurd, maar ook bij nog bestaande lijnen, waar 'modern glaswerk' en Abri's de functie van stationsgebouwen hebben overgenomen. Herinneringen aan oude tram- en spoorweglijnen kunnen bewaard blijven door een museumlijn. Het is opvallend dat er in het Noorden niet één zo'n lijn bestaat. ●

Literatuur

Friesland rond per tram; J. J. Tiedema en J. J. Buikstra; Kluwer Technische Boeken; Deventer; 1982.
Spoorwegen in Groningen; Suzan de Boer Sap; Stichting Matrijs. — III-; Utrecht; 1987.
De stoomtrams van Drenthe en Oost-Groningen; H. Zandbergen, E. J. Broekema en A. Jansen; Uitgevers Wyt; Rotterdam; 1972.
De Stoomtrams van Friesland en N. W. Overijssel; L. Bijkerk, H. Brouwer en J. H. S. M. Veen; Uitgevers Wyt; Rotterdam; 1972.
Atlas van de tramwegen in Nederland; Uitgevers Wyt; Rotterdam; 1973.
Daarnaast zijn vele publikaties over tram- en spoorwegen in en rond een bepaalde plaats zoals: Tram en bus rond de Martini; J. Mulder, E. J. Brill; Leiden; 1970.
Van rails en rangers; E. J. Bunskoeke en drs. D. M. Bunskoeke; Harener historische reeks; Haren; 1985.



Laatste rit van de paardentram Makkum-Harkezijl