

Een uitgave van het
Cultuurhistorisch Centrum Oldambt



VERKEER EN VERVOER

- Het Winschoterdiep aangelegd | Jan van den Broek
- Oldambt op stoom | Rowin Penning
- Aanleg autoweg A7 | Cees Stolk

Het Winschoterdiep aangelegd

Groningen was sinds de 15^e eeuw de baas over het Oldambt, maar een goede verbindingsweg tussen de stad en deze *stadsjurisdictie* bestond niet. Tussen Groningen en Wold-Oldambt lag een onbewoond en ontoegankelijk hoogveengebied en het, ver weg achter Duurswold gelegen Klei-Oldambt, was vanuit de stad nauwelijks beter bereikbaar. Bij herhaling hebben de Groningers geprobeerd een betere route



▲ *Ordonnantie op het beurtveer 1628*

te vinden naar het Oldambt en verder door naar Westfalen. Zo is in de jaren 80 van de 16^e eeuw een kanaaltje gegraven tussen de Slochter Ae en Noordbroek. De route liep over Stootshorn, waar een verlaat werd gebouwd. Als gevolg van de oorlog die toen woedde, raakte het kanaal in onbruik. Het verdween zelfs zo volledig, dat het geen enkel spoor heeft nagelaten. Maar enkele tientallen jaren later kreeg het nutteloos geworden verlaat bij Stootshorn een nieuwe bestemming. Nadat enkele investeerders uit Rhenen een vergeefse poging hadden gedaan om het veen achter Foxhol in exploitatie te nemen, hadden de heren in het Groninger raadhuis begrepen dat hier misschien toch een mogelijkheid was om de lang gekoesterde wens van een goede verbinding met het Oldambt gerealiseerd te krijgen. De stadsbestuurders gaven opdracht om bij wijze van proef een klein kanaal in de richting van het Sappemeer te graven. Ze lieten het verlaat bij Stootshorn weghalen en herplaatsen bij Foxhol. Zo begon de aanleg van het *Herendiep*, dat pas na 1840 de naam Winschoterdiep heeft gekregen. Al spoedig bleek dat de onderneming goede perspectieven bood en viel het besluit om de zaak serieus aan te pakken. Doordat er in dit gebied geen bevolking was die aan het graven kon worden gezet, moesten de werkzaamheden door aannemers en op kosten van



▲ *Het Diep bij Scheemda, begin 19^e eeuw*

de stadskas worden uitgevoerd. In 1617 bereikten de gravers het Sappemeer, in 1619 groef men – nu met hulp van de Oldambtsters – verder in de richting van Zuidbroek. In 1628 was men zover dat er een reguliere trekschuitdienst tussen Groningen en Zuidbroek kon worden opgezet. In de jaren daarna werd het Herendiep via Winschoten (1632) doorgetrokken tot in de Rensel (1635).

Het nieuwe kanaal bleek een groot succes. Het ontsloot het tot dusver ontoegankelijke veen, dat nu aan kolonisten kon worden verhuurd. De turf

die er gestoken werd kon via de nieuwe waterweg naar Groningen worden afgevoerd. Op de terugweg namen de schippers Gronings straatvuil mee dat als mest werd gebruikt voor de afgegraven dalgronden. Ook de inwoners van het Oldambt maakten graag gebruik van deze nieuwe route, die weldra op verschillende punten werd verbeterd.

Het *Herendiep* is een kleine vier eeuwen lang de levensader geweest van het Oldambt en de Veenkoloniën. Nadat de turf was afgegraven,

kwamen langs het Winschoterdiep verschillende scheepswerven en andere industrieën tot ontwikkeling. Ook na de 17^e eeuw heeft het kanaal nog vele verbeteringen ondergaan. In 1838 kwam de omleiding om Winschoten tot stand en halverwege de vorige eeuw deed men hetzelfde voor Hoogezand-Sappemeer en trok men nog enkele bochten recht. Ook nu nog is het Winschoterdiep een markant onderdeel van de Groninger infrastructuur, maar een levensader kan men het kanaal tegenwoordig niet meer noemen.

Groningen betaalt. Begin 19^e eeuw kwam de scheepvaart door slibvorming steeds meer in problemen. De trekschuiten liepen vast en zwaar beladen turf- en korenschepen kwamen slechts met moeite vooruit. Dat er wat moest gebeuren was duidelijk, maar wie moest opdraaien voor de kosten? Schout Eisso Post van Winschoten wist het wel: de stad Groningen. Die had destijds de trekvaart aangelegd en jarenlang de veer- en verlaatsgelden opgestreken. Maar de verhoudingen waren sinds de Franse tijd veranderd en na lang touwtrekken besloot de provincie het onderhoud op zich te nemen. Overigens werd het beurtveer na de komst van het spoor opgeheven. De Scheemder predikant ds. Goudschaal vond het een grote vooruitgang, want om zes lange uren op het veer naar Groningen te moeten zitten, was voor hem een ware straf. Het onderkomen was dikwijls benauwd en volgepakt met stukgoed, terwijl de medereizigers zich meestal bedienden van flauwe en onbenulige praat, aldus Goudschaal.

Van Winschoot na de

| | Scheem- da / | | Supdt- bzoeck | | Sappe- meer | | Martens- hoeck / | | Stadt | |
|---|-----------------|------|------------------|------|----------------|------|---------------------|------|-------|------|
| | ft. | pl. | ft. | pl. | ft. | pl. | ft. | pl. | ft. | pl. |
| Een Conne Boter / Honigh / Bier / Solt / Schip-pondt Mees | 1 | .. 4 | 2 | .. 6 | 4 | .. 0 | 5 | .. 4 | 8 | .. 0 |
| Maer-schip Supbel | 3 | .. 0 | 5 | .. 4 | 8 | .. 0 | 11 | .. 0 | 16 | .. 0 |
| Groot Maerschip Supbel - - - - - | 4 | .. 4 | 6 | .. 5 | 10 | .. 0 | 12 | .. 6 | 20 | .. 0 |
| Een Conne Heringh | 1 | .. 2 | 2 | .. 4 | 3 | .. 6 | 4 | .. 4 | 6 | .. 0 |
| Orhoofst Wijn / Edick / Olie / minder Vaten na adbenant - - - | 2 | .. 0 | 4 | .. 0 | 6 | .. 0 | 7 | .. 4 | 10 | .. 0 |

▲ *Kosten van vervoer*

Oldambt op stoom

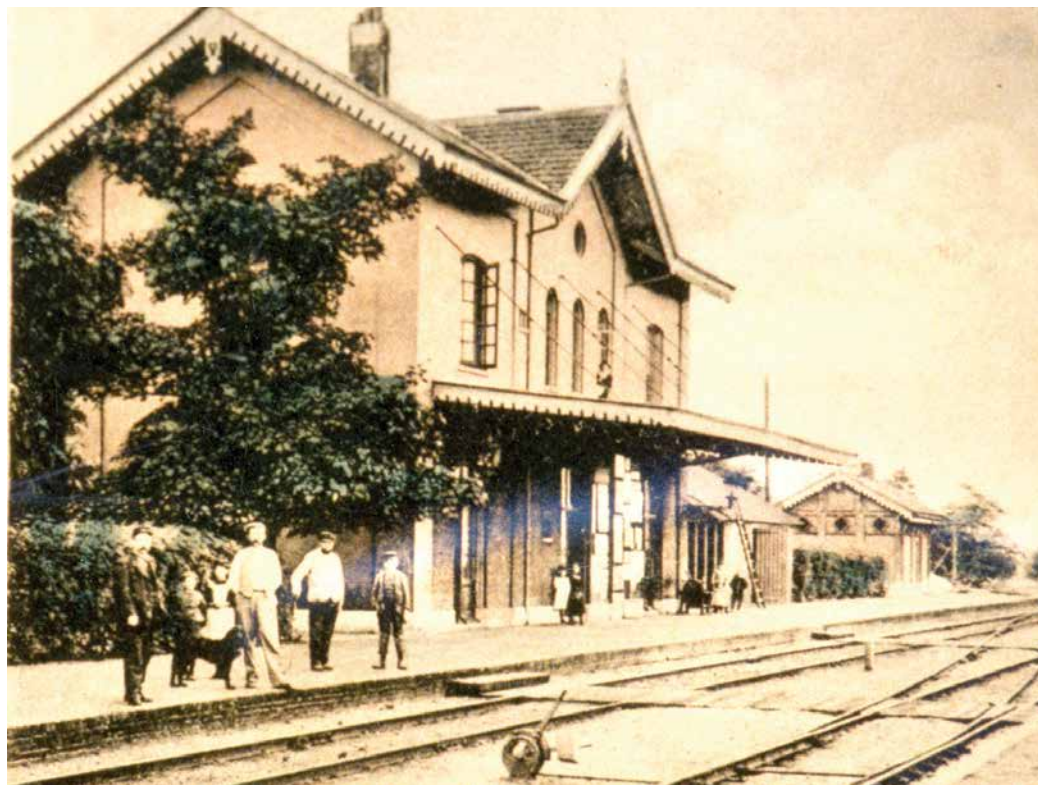
Op 1 mei 1868 wordt het Oldambt aangesloten op het spoorwegnet door de opening van de spoorlijn Groningen-Winschoten. Op 1 november van hetzelfde jaar werd deze spoorlijn doorgetrokken naar Nieuweschans. Dit traject was onderdeel van de vanaf 1863 aangelegde spoorweg Harlingen-Nieuweschans. Deze spoorlijn, ook bekend als Staatslijn B, werd aangelegd om een goede verbinding tussen Engeland en Duitsland mogelijk te maken. Bovendien werden de havens van Harlingen op deze wijze verbonden met de noordelijke provincies en het Duitse achterland. Toch duurde het nog tot 1876 voordat de verbinding naar Nieuweschans daadwerkelijk tot stand kwam.

De ontwikkeling van de spoorwegen is van grote invloed geweest op het sociale en economische leven in Noord-Nederland. Met de komst van de trein werd het mogelijk om grote aantallen mensen en hoeveelheden goederen snel te verplaatsen van en naar de rest van Nederland.

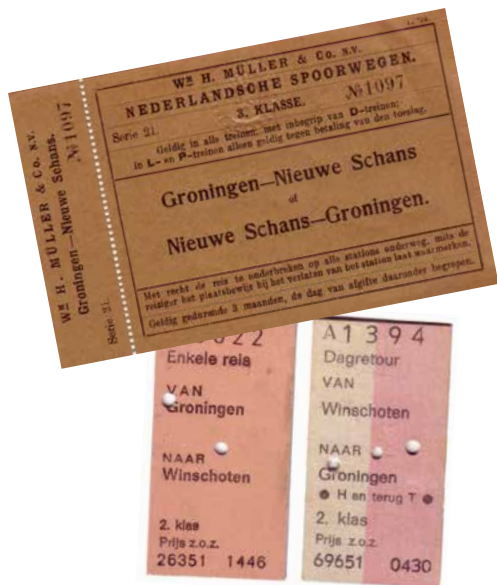
Bij de door de staat aangelegde spoorlijnen behoorde ook de bouw van stationsgebouwen. Ingenieurs van het departement van Waterstaat, en in het bijzonder de bouw- en werktuigkundige K.H. van Brederode, ontwierpen in 1862 een vijftal standaardtypen

stations, welke werden ingedeeld in verschillende klassen. Deze zogenoemde *Waterstaatsstations* waren economisch, deugdelijk en functioneel, terwijl ze toch een zekere grandeur uitstraalden. Een

aantal stations langs de lijn Groningen-Winschoten heeft de tand des tijds en de slopershamer overleefd. Het gaat daarbij om de stations van Zuidbroek (3^e klasse), Scheemda (4^e klasse) en Winschoten



▲ Station Scheemda 1911



▲ Treinkaartjes uit jaren 30 (boven) en jaren 70

(3^e klasse). Het station van Nieuweschans (eveneens 3^e klasse, maar met een douanegebouw) is in 1973 afgebroken. De bijbehorende polygonale locomotievenloods uit 1877 is wel bewaard gebleven en momenteel bekend als *De Oude Remise*. Ook Ulsda (1887-1938) en Heiligerlee (1908-1934) waren in die tijd aangesloten op het spoorwegnet. In 1910 werd een andere spoorlijn, de Noord-Ooster Locala Spoorweg, aangelegd tussen Zwolle en Delfzijl. Dit werd eveneens een belangrijke spoorlijn in de provincie Groningen. In Zuidbroek kreeg de NOLS een aansluiting op het bestaande traject tussen Groningen en Nieuweschans.

Winschoten was ook een waar vervoersknooppunt. Behalve de spoorlijn en latere buslijnen was hier het hoofdkantoor van de Stoomtramweg Maatschappij *Oostelijk Groningen (OG)* gevestigd. Als eerste wordt de lijn Winschoten-Ter Apel in gebruik genomen (1915), gevolgd door de lijnen naar Bellingwolde (1917) en Delfzijl (1919). De OG werd in de volksmond ook wel *Ol Grait* genoemd.

In de jaren 20 en 30 hadden veel spoorweglijnen te maken met hevige concurrentie van autobusdiensten. De bussen waren veel flexibeler en waren in staat mensen uit de dorpen op te halen. In 1924 werd de N.V. Groninger Autobusdienst Onderneming (GADO) opgericht. In 1948 nam de GADO het personenvervoer van de OG over. De GADO werd uiteindelijk de grootste Groninger streekvervoerder. In 1999 werd de GADO overgenomen door Arriva.

De noordelijke nevenlijnen (dat zijn de niet-geëlectrificeerde spoorlijnen voor reizigersvervoer in de provincies Groningen en Friesland) werden tot 1999 geëxploiteerd door de Nederlandse Spoorwegen. Vanaf 1999 werden deze lijnen door NoordNed bereiden, in 2005 opgegaan in Arriva.

▼ Station Groningen



Rijk en arm in de trein. In vroeger tijden was het reizen per trein een echt avontuur. Met name de welgestelden konden zich het reizen per spoor veroorloven, maar dit was zeker niet voor iedereen weggelegd. De spoorwegen kenden in die tijd drie verschillende klassenaanduidingen met dito wachtkamers. In veel stationsgebouwen werden de wachtkamers eerste en tweede klasse gecombineerd uitgevoerd. Deze wachtkamers waren bedoeld voor de rijkere, hun treinkaarten waren plaatsbewijzen en gaven recht op een gereserveerde plaats in de trein. De wachtkamer derde klasse werd veelal gebruikt door de arbeiders die per trein naar hun werk reisden. Zij reisden in minder luxe materieel soms zelfs zonder verwarming.

Aanleg autoweg A7

Het is een hele happening, die maandagochtend in oktober 1990: vuurwerk, muziek en champagne. Vijf kilometer asfalt van rijksweg A7 wordt vierbaans en dat moet, vinden de bestuurders, groots gevierd worden. De Groningse gedeputeerde Johan Remkes zit achter het stuur van een snelle, open sportwagen en rijdt het over de weg gespannen lint aan flarden. Het tracé, dat 19 miljoen gulden kostte, is officieel geopend. Burgemeester Ger Hut van de gemeente Oosterbroek (Menterwolde) ontbreekt ook niet bij het feestelijke gebeuren, maar moet genoegen nemen met een plek in de *kattenbak* van de bolide. De euforie bij bestuurlijk Groningen is begrijpelijk. De aanleg van de A7 tussen Zuidbroek en Nieuweschans kent een geschiedenis met vele hobbels. Echter, niet in het begin. Voortvarend gaat in oktober 1970 de schop de grond in voor de verdubbeling tussen Groningen en Hoogezand, een afstand van 14 kilometer. In nog geen drie jaar tijd is dit baanvak klaar. Aannemers- en Handelsmaatschappij Van Oord uit Werkendam voert de klus uit voor 19 miljoen gulden. Maar daarna komen er diverse kinken in de kabel. De graafmachines stokken, de dans om de miljoenen en het eigen gelijk begint. Eerst voeren de landbouwers bij Scheemda actie. Zij protesteren tegen een verdubbeling ten noorden van Scheemda. De ruilverkaveling in dat gebied, zo'n 1.000 hectare,



▲ De A7 bij Scheemda in 1990

loopt volgens hen gevaar. Hun land wordt door de aanleg te veel versnipperd. De boeren pleiten voor een zuidelijk tracé, waarvoor het Winschoterdiep verlegd moet worden, hetgeen miljoenen duurder uitvalt. Na veel getouwtrek krijgen zij ongelijk en kiezen ministerie en Rijkswaterstaat voor de noordelijke variant. Daarna ontstaat in 1975 gekrakeel over een halfverdiepte tunnel bij Zuidbroek. De politiek vreest voor de leefbaarheid van Zuidbroek. Inmiddels dringt de Streekraad Oost-Groningen aan

op versnelde verdubbeling, maar het Rijk houdt de knip op de beurs. Burgemeester Chris Arlman van Nieuweschans werpt zich in de strijd en roept dat het verkeer van en naar Duitsland drastisch terugloopt en zo de economie van Oost-Groningen schade toebrengt. En alsof er nog niet genoeg commotie is, weigert de dokter van Zuidbroek in 1986 te vertrekken. Zijn woning staat in de weg. Hij weet de procedures drie lang jaar lang te rekken.



▲ De A7 bij Scheemda in 2011

De provincie, in de persoon van gedeputeerde Johan Remkes, doet een beroep op gemeenten en bedrijfsleven om een extra duit in het zakje te doen, zodat de A7 tot Nieuweschans alsnog versneld aangelegd kan worden. Met veel pijn en moeite wordt 5 miljoen gulden opgehoest. Koop Tjuchem kan aan de slag voor 42 miljoen. In september 1988 is het stuk tot voorbij Zuidbroek gereed, waarna de verdere aanleg tot aan de grens bij Bad Nieuweschans op rolletjes loopt. Eind 1992 is ook de rest van de A7

tot aan de grens klaar.

Als minister van Verkeer en Waterstaat Hanja Maij-Weggen op 6 april 1993 de rijksweg officieel opent, slaakt Oost-Groningen een zucht van verlichting. Op de kop af twintig jaar en drie maanden heeft het geduurd eer het laatste stuk van 35 kilometer af is. De A7, van Amsterdam tot Bad Nieuweschans, staat eindelijk op de kaart. Met 236 kilometer is het de langste rijksweg van ons land.

Langs A7 1.500 mensen werkzaam.

Onmiskenbaar heeft de verdubbeling van rijksweg A7 invloed gehad op de werkgelegenheid in Oost-Groningen. Op de drie gerealiseerde bedrijventerreinen zijn volgens de Kamer van Koophandel in Groningen (cijfers januari 2011) ruim 1.500 mensen werkzaam. Op het Rengerspark bij Kolham gaat het om 935 arbeidsplaatsen bij 47 bedrijven. Bij Reiderland 2 in Winschoten opereren 45 bedrijven (325 arbeidsplaatsen). De Gouden Driehoek bij Zuidbroek levert 275 werknemers (61 bedrijven). Volgens de Kamer van Koophandel kun je die bedrijvigheid niet helemaal op het conto van de A7 schrijven, maar dankzij die rijksweg zijn bedrijven voor de regio behouden gebleven.



▲ De Gouden Driehoek in ontwikkeling