



De tram in Ter Apel

E.J. Broekema

Ter Apel in de uiterste zuidoosthoek van de provincie Groningen bij de Duitse grens heeft niet alleen een rijk spoorwegverleden, waarover in dit blad reeds uitputtend werd bericht (zie OdR 1973-6, 1984-2 en 3, 1985-10 en 12, 1986-2), maar staat ook in de tramweggeschiedenis als een markant punt bekend. Van 1915 tot het einde van de Tweede Wereldoorlog is dit een uiterst interessant centrum geweest van verschillende stoomtramwegen.

De schrijver van dit artikel heeft het voorrecht gehad zijn jeugd door te brengen in het ouderlijk huis dat pal achter het tramstation van EDS en OG was gelegen en een bijzonder goed uitzicht hield op de dagelijkse activiteiten. Naast een terugblik op de tramweggeschiedenis van deze plaats wordt een beeld geschetst van de dagelijkse gang op het tramstation.

De geschiedenis

De eerste stoomtram welke Ter Apel bereikte, was op 10 december 1907 die van de Dedemsvaartsche Stoomtramweg-Maatschappij (DSM). Zoals uit de naam blijkt, was deze onderneming in Dedemsvaart ontstaan, waar op 12 oktober 1886 het eerste traject van het dorp naar het Staatsspoorstation was geopend. Met de opening van de tramlijn naar Ter Apel werd het aanlegprogramma van de DSM afgesloten, waarmee een tramnet was ontstaan dat zich uitstrekte van Zwolle naar Ter Apel en Hogeveen. Op 1 november 1910 werd Ter Apel eindstation van de Eerste Drentsche Stoomtramweg-Maatschappij (EDS), die was opgericht in 1903 en vanuit Hogeveen via Emmen in de richting Ter Apel was gegroeid. Op 31

oktober 1915 werd door de Stoomtramweg-Maatschappij „Oostelijk Groningen“ (OG) de verbinding Winschoten – Ter Apel tot stand gebracht. Voorafgaand aan deze drie stoomtramlijnen werd Ter Apel op 16 maart 1895 reeds bereikt door de paardetrans van de Eerste Groninger

(EGTM), waarmee de langste paardetramlijn welke Nederland ooit heeft gekend, was voltooid. Deze lijn liep van Zuidbroek bij het spoorwegstation over Veendam. Wildervank, Stadskanaal en Musselkanaal over een afstand van 41 km naar Ter Apel.

Alle drie stoomtramwegmaatschappijen hadden hun lijnen met dezelfde spoorwijdte van 1067 mm aangelegd en hadden aanvankelijk hun eigen eindpunt in Ter Apel. De DSM had haar station ondergebracht in Hotel Stukje, later in een gedeelte van de remise van de EGTM aan het begin van de tegenwoordige Oosterstraat, terwijl ergens

Ter Apel in vogelvlucht: het eindpunt van de EGTM-paardetram en de DSM-stoomtram bij Hotel Stukje.

Kaarten: D. ten Grotenhuis

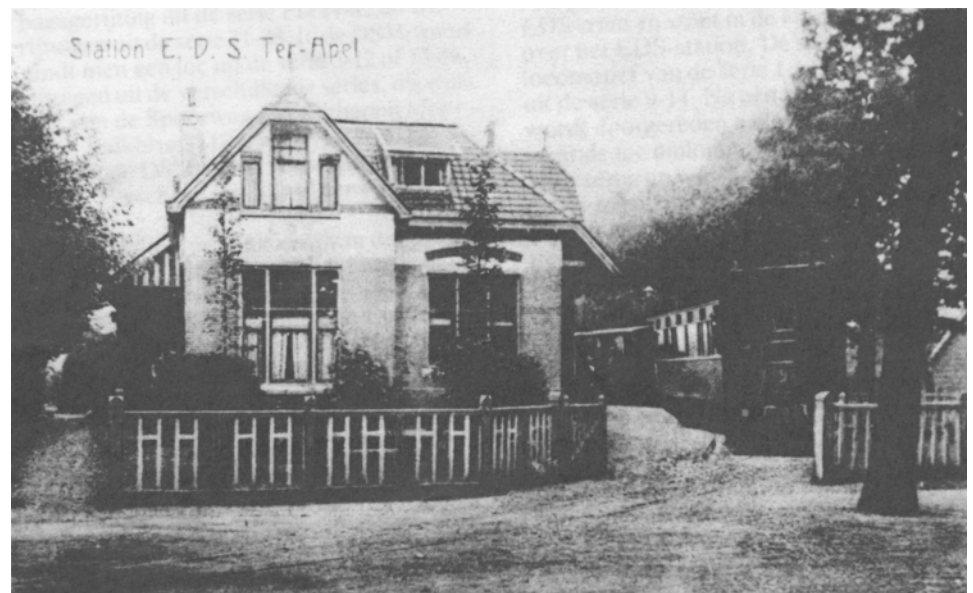
achteraf een houten locomotiefloods stond. Bij dit begin- en eindpunt van zowel de DSM-stoomtram als de EGTM-paardetram stond genoemd hotel. De EDS had een eigen stationsgebouw met een rijtuig/locomotiefloods en watertoren nabij de Oudeweg. Het eindpunt lag echter in het hof tussen het klooster en Hotel Boschhuis.

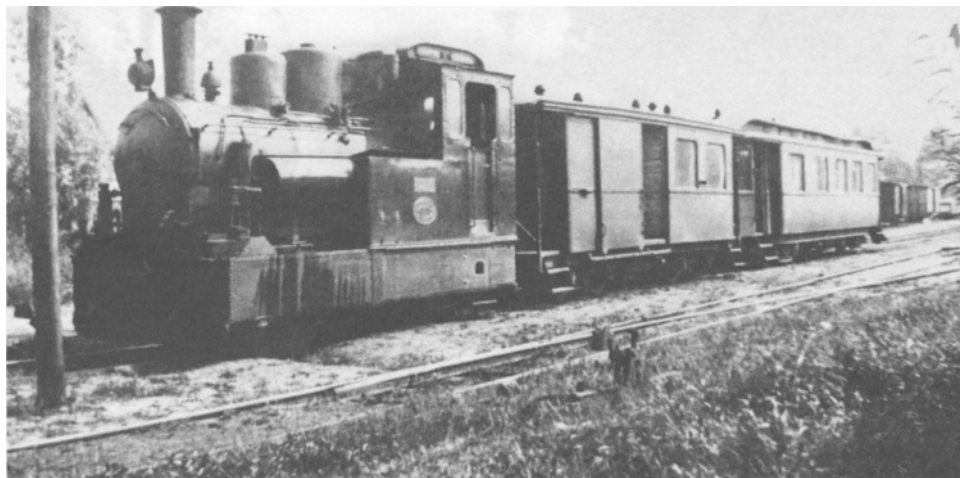
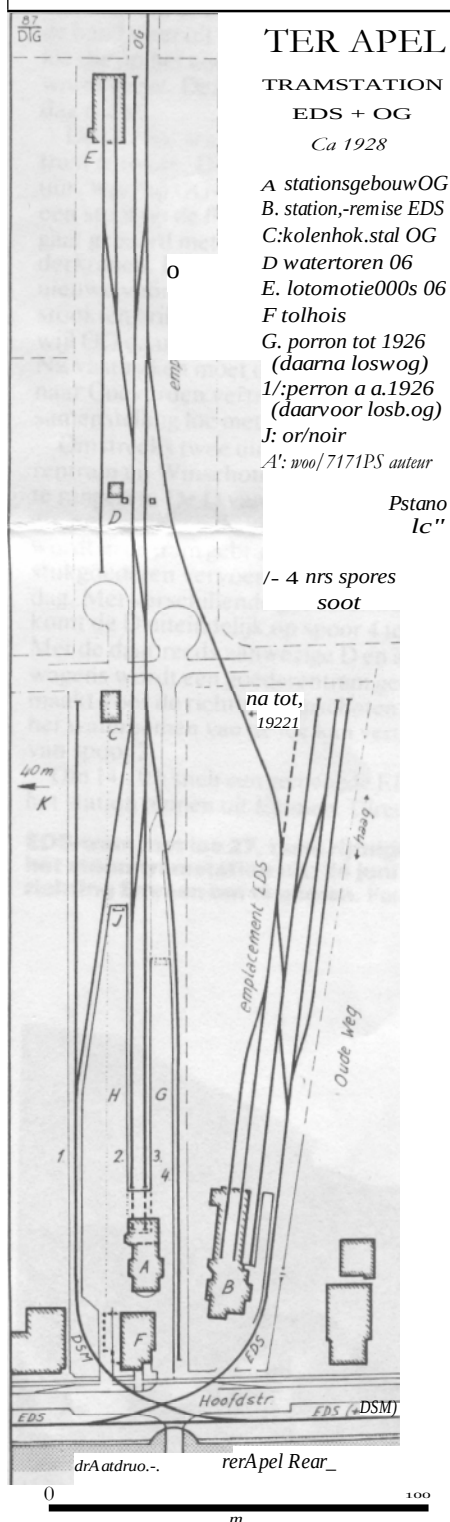
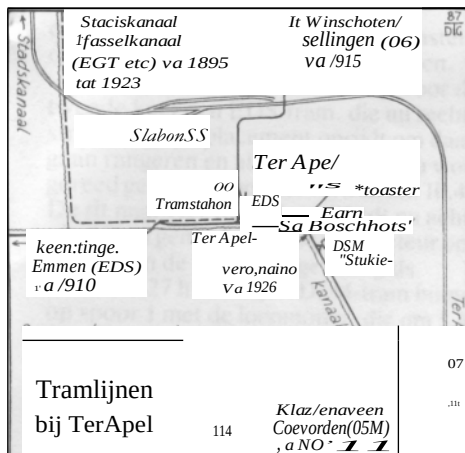
OG had eveneens een eigen stationsgebouw in het centrum van het dorp, naast dat van de EDS. Het gebouw, een afzonderlijke watertoren en een locomotievenloods met twee standen, een werkkuil en een waterkolk waren op een zeer ruim emplacement ondergebracht. Oorspronkelijk lag het perron aan de oostzijde van het station. Deze ligging hield verband met plannen van OG om de EGTM-lijn over te nemen en te gaan exploiteren met gasmotortrams. Het tolhuis was daartoe reeds aangekocht van de gemeente Groningen, die veel eigendommen hielden de stad Groningen heeft en rechten kan doen gelden in de Ommelanden. Deze plannen zijn later opgegeven en het tolhuis werd weer aan de gemeente Groningen overgedragen. De verhouding in de richting van Stadskanaal verdween in 1923.

Tussen de emplacementen van OG en EDS was sinds 1922 een verbindingsspoor. De EDS en DSM hadden geen verbinding, ofschoon de sporen elkaar zeer dicht naderden. Zeer waarschijnlijk is de harde concurrentiestrijd tussen deze beide ondernemingen hiervan de oorzaak.

In 1926 werd het eindpunt van de DSM verlegd naar het station van OG, in verband waarmee dit station werd verbouwd en het perron aan de westzijde kwam te liggen. Van het oude DSM-eindpunt bij Hotel Stukje werd een verbindinggelegd naar het EDS-spoor. Over dit EDS-spoor kon toen de westzijde van het OG-station worden bereikt. Een en ander werd pas na veel moeite tot stand gebracht en hierin heeft zelfs de minister een beslissing moeten nemen. De DSM-trams reden dus voortaan over een

EDS-station Ter Apel, omstreeks 1920. Fotocollectie: A.E. van Bergen.





OG-tram naar Winschoten, met locomotief 20, PD en BC-rijtuig. Ter Apel, 5 augustus 1940. Foto: J. Voerman.

stukje EDS-spoor, waarbij het DSM-personeel voor goede wisselstanden moest zorgen. Voor zover mij bekend is hiertegen nimmergezondigd. Uit deze tijd dateert ook de reclame, die door DSM, OG en Winschoter Expeditie-Onderneming (WEO) op blauw-gele transparanten in de tramrijtuigen werd aangebracht en die moest zorgen voor een toename van rechtstreeks vervoer met de drie ondernemingen.

Vanuit deze toestand zo rond het jaar 1928 wordt het hierna volgende beeld gegeven van de dagelijkse activiteiten.

Een dag op het tramstation

Om half zes in de ochtend vertrekt de eerste OG-tram naar Winschoten in de samenstelling: locomotief met PD en twee BC-rijtuigen vanaf spoor 2. Om 5.44 h vertrekt de eerste DSM-tram richting Coevorden. De loc gaat tot deze plaats, maar het rijtuig gaat door naar Zwolle en draagt ook een koersbord met „Zwolle”. Deze tram is samengesteld uit een loc, AB-rijtuig en een E-goederenwagen.

In de OG-trams rijden in de regel locomotieven uit de serie 15-20 of 21-24, een postbagagerijtuig uit de serie PD 41-42 en BC-rijtuigen uit de serie 21-28. In de DSM-trams vindt men een loc uit de serie 5-12 of 15-16, rijtuigen uit de verschillende series, dikwijls ook van de Spoorweg-Maatschappij Mepel - Balkbrug (MB), waarvan de exploitatie door de DSM wordt verzorgd. Bij uitzondering verscheen loc 30 wel eens in Ter Apel.

Om 7.55 h is de aankomst van de eerste OG-tram uit Winschoten in de samenstelling loc met PD en BC-rijtuig (alleen op maandagen twee BC-rijtuigen). De tram komt binnen op spoor 2 en wordt daarna teruggezet naar spoor 3. De loc wordt nu losgekoppeld, naar spoor 2 gereden en naast het rijtuig neergezet. Met mankracht wordt de PD door conducteur en machinist naar spoor 2 geduwd en achter de loc gekoppeld. De loc met PD trekt op naar de watertoren om water te nemen en gaat vervolgens terug naar het rijtuig om deze aan te koppelen.

Daarna wordt achteruitgereden om de op spoor 2 staande BC nog aan te kunnen koppelen. In de samenstelling loc met PD en twee BC-rijtuigen is de tram dan voor vertrek gereed.

Inmiddels loopt om 8.16 h de DSM-tram uit Coevorden binnen op spoor I in de samenstelling: locomotief met AB-rijtuig en E-wagen. Na het uitstappen van de passagiers begint deze te rangeren. De conducteur gaat tussen rijtuig en goederenwagen staan met de hand aan de pin van de bekerkoppeling. De loc trekt op en de conducteur loopt mee, bij het wissel trekt hij de pin uit de koppeling, geeft een fluitsignaal waarop de locomotief en het rijtuig vlugger wegtrekken op krom spoor, gooit snel het wissel om waarna de goederenwagen op recht spoor doorloopt. Hetzelfde spel wordt nog eens herhaald met het rijtuig. Deze betrekkelijk gevaarlijke wijze van rangeren staat bij het personeel bekend als een „Fransmanne-tje”. De loc gaat eerst nog naar de watertoren om water te nemen, verzamelt vervolgens nog wat goederenwagens en de aldus ontstane gemengde tram wordt gereed gemaakt voor vertrek om 9.14 h.

Om 8.25 h nadert met flinke vaart een EDS-tram en stopt in de Hoofdstraat tegenover het EDS-station. De samenstelling is: locomotief van de serie 1-10 met AB-rijtuig uit de serie 9-14. Na een kort oponthoud wordt doorgereden naar Het Boschhuis, waar de loc omloopt. Vrijwel direct gaat het weer terug en wordt in de Hoofdstraat tegenover het station opnieuw even gestopt. Volgens dienstregeling wordt om 8.25 h vertrokken naar Emmen. Opvallend hierbij is dat de EDS-loc Been water heeft genomen.

Om 10.20 h stoomt op spoor 2 een OG-tram uit Winschoten binnen. Nadat de passagiers zijn uitgestapt volgt dezelfde rangeerbeweging als tussen acht uur en half negen. Er wordt echter niet direct water genomen; het tramstel wordt eerst weer op spoor 2 gedrukt en weggezet. Daarna gaat de loc water nemen en naar de locloods voor vuur schoonmaken, rookkast uitscheppen

en smeren. Het betreft hier het tramstel dat om half zes uit Ter Apel is vertrokken.

Inmiddels arriveert om 10.25 h voor de tweede keer een EDS-tram, die nu rechtstreeks het emplacement oprijdt om daar te gaan rangeren en als gemengde tram wordt gereed gemaakt voor het vertrek om 10.40 h. De rit naar Het Boschhuis wordt nu achteruitrijdend gemaakt met de conducteur op de buffer van de laatste wagon als Bids.

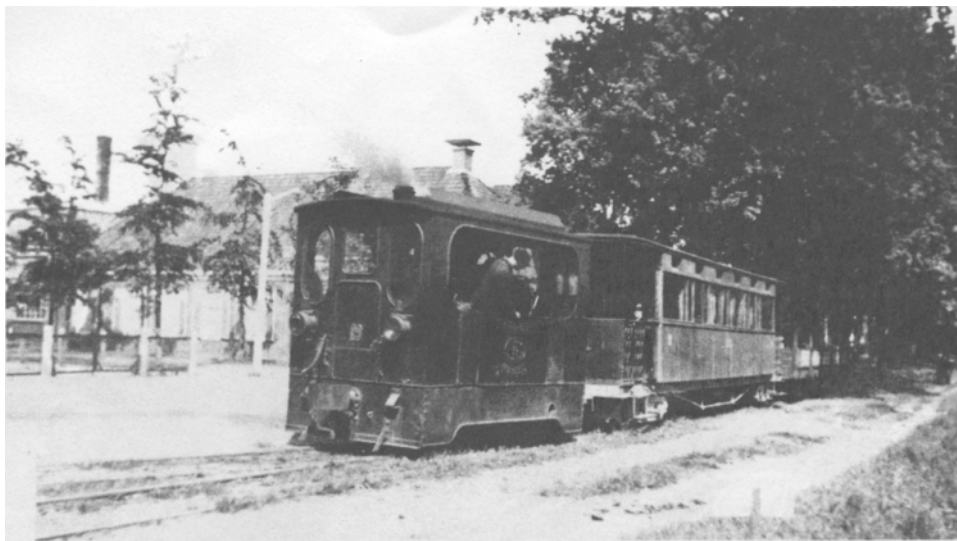
Om 11.27 h komt een DSM-tram binnen op spoor I met de locomotief, die om 5.44 h was vertrokken en dus heen en weer naar Coevorden is geweest. Weer wordt een Fransmannetje gemaakt waarna de loc naar de locloods gaat voor het dagelijkse onderhoud. Na dit onderhoud verdwijnt de loc in de loods om er even later met een zusje aan de hand weer uit te komen. Het is een koude loc die op het andere spoor weer in de loods wordt gezet. Deze machine Lai de volgende dag rijden.

De OG-loc staat intussen weer voor Naar tram te roken. Deze vertrekt om precies 12 uur, waarbij OG- en DSM-loc elkaar met een stoot op de fluit groeten. Het vertrek gaat gepaard met veel condens uit de cilinderkranen. De DSM-loc krijgt intussen een nieuwe voorraad briketten. DSM en EDS stookten briketten in hun locomotieven, terwijl OG daarvoor industriekolen gebruikte. Na vastmaken moet deze tram om 13.04 h naar Coevorden vertrekken, ook weer in de samenstelling loc met rijtuig en E-wagen.

Omstreeks twee uur arriveert een goederentram uit Winschoten en begint terstond te rangeren. De D van de serie 51-54 wordt uitgerangeerd en de in Ter Apel staande D wordt in de tram gehracht. In de D's worden stukgoederen vervoerd en zij wisselen elke dag. Met verschillende goederenwagens komt de D uiteindelijk op spoor 4 te staan. Met de daar reeds aanwezige Den andere wagens wordt een goederentram gereedgemaakt voor de richting Winschoten, die na het waternemen van de loc kan vertrekken van spoor 2.

Om 14.10 h snelt een gemengde EDS-tram het station hinnen uit Emmen. Direct wordt

EDS-tram met loc 27, twee rijtuigen en enkele goederenwagens komt achteruitrijdend het stoomtramstation uit; 24 juni 1943. De conducteur staat gereed om het wissel richting Emmen om te gooien. Foto: J. Vuerman (147_223).



Ex-DSM-Ioc 19 met rijtuig 9 en vierassige open goederenwagen (zgn. truckwagen) komt achteruitrijdend van het OG-emplacement op het spoor langs het kanaal. Na omzetten van het wissel vertrekt de tram vervolgens vooruitrijdend naar Emmen; 4 juni 1941.

Foto: H.G. Heselmk (171.849).

met de goederenwagens gerangeerd. Loc en rijtuig vormen de personentram terug naar Emmen om 14.16 h, waarmee eerst de rit heen en terug naar Het Boschhuis wordt gemaakt.

Op spoor 2 komt om 15.30 h een OG-tram hinnen waarmee weer op dezelfde manier moet worden gerangeerd als met de voorgaande trams. De zich in de PD bevindende PTT-beambte helpt nu een handje mee met het duwen omdat de tram om 15.50 h weer moet vertrekken. Een enkele keer vertrekt de tram echter met de PD achteraan als er door vertraging Met voldoende tijd meer is om in zo korte tijd om te rangeren.

Intussen is met veel geblaas, gekreun en gepiep een gemengde tram van de DSM op spoor I van het OG-station binnengekomen. Volgens dienstregeling moest deze tram negen minuten voor de OG-tram binnen zijn. Meestal lukt dat niet: het is al mooi als de tram tot aan de locloods door kan rijden voor het rangeren van de OG-tram. Voor

het omleggen van het wissel in het EDS-spoor moest eerst worden gestopt, vandaar het vele geblaas. Na het vertrek van de OG-tram kan worden gerangeerd en worden goederenwagens uitgezet op spoor 4. Na het waternemen en het maken van een Fransmannetje staat de tram naar Coevorden weer klaar voor het vertrek om 16.05 h, de laatste verbinding naar deze stad. Opvallend is dat, ondanks de kleinste locomotieven ten opzichte van die van de andere maatschappijen, de trams van de DSM -de meeste goederenwagens meevoeren.

Nadat om 18.20 h een OG-t'am is aangekomen, arriveert en vertrekt om 18.25 h een EDS-tram na dezelfde bewegingen te hebben gemaakt als de tram om half negen in de ochtend. Dit is de laatste reisgelegenheid in de richting Emmen van deze dag.

De laatste OG-tram vertrekt met slechts een BC-rijtuig naar Winschoten om 19.10 h. Het tweede rijtuig blijft op spoor 2 staan tot de volgende dag.

Om 18.50 h komt eerst nog de in Ter Apel gestationeerde DSM-loc met een rijtuig en goederenwagens binnen. De loc heeft dus twee ritten naar Coevorden heen en weer gemaakt. Na een Fransmannetje, waarbij rijtuig en goederenwagen op spoor I achterblijven, wordt de loc naar de loods gereden en gaan machinist en conducteur naar huis.

Lange tijd blijft het nu stil op het station. Om 22.35 h komt de laatste OG-tram uit Winschoten binnen. Na de rangeerbeweging wordt de loc eveneens naar de loods gereden en voor de nacht weggezet. De conducteur gaat naar huis, maar de machinist blijft in de loods bij de locomotief.

Andere waarnemingen

Uit het bovenstaande valt of te leiden dat OG Ter Apel vijf maal en de beide andere maatschappijen deze plaats vier maal per dag bedienden. In Ter Apel overnachtte nooit een EDS-Ioc met tram, waardoor hier slechts een chef en een beambte waren gestationeerd: de heren Richie en Peters. De DSM had in Ter Apel steeds een koude loc staan, die om de dag dienst deed. Er stond ook steeds een reserverijtuig. In Ter Apel

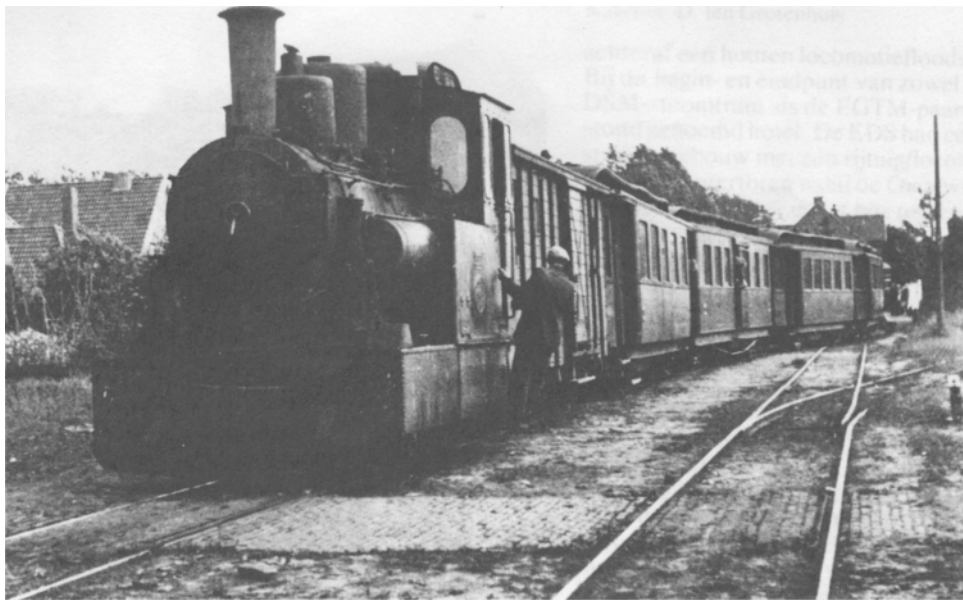
inden drie DSM-machinisten en twee conducteurs: de heren Arends, De Vries en assen, Baas en Delfsma. Van OG bleef nachts telkens een andere loc met tram-
'tel in Ter Apel over, alsmede een extra rijtuig (met uitzondering van de nacht van zondag op maandag). Er woonden geen machinisten maar wel conducteurs: de heren /egter en BODEKER, en het stationspersoneel: de heren Koch, Kamps en Delfsma Jr. Zij deze maatschappij was het destijds zo wregeld dat iedere machinist zijn eigen loc had. machinist Drenth had bijvoorbeeld loc 11. machinist Boomgaarden loc 16.

Hoogtepunten in het verkeer waren de rams voor het vervoer van werklieden (teverkgestelde werklozen) van Winschoten mar Jipsinghuizen. Deze trams bestonden n de crisisjaren menigmaal uit vijftien rijtuigen welke door den loc werden getrokken. Het maximaal toegestane aantal assen was Jaarmee bereikt. Het rijtuigpark van OG 'as daarvoor niet voldoende. Aanvankelijk werden ter aanvulling rijtuigen gebruikt van de DSM. in de regel de 16 en 17, de zogeoemde „marktrijtuigen“, en twee of drie indere uit de serie 1-5 of 18-22. Na enige -noeilijkheden over gebroken ruiten verschenen in deze trams drie of vier rijtuigen van de Stoomtramweg-Maatschappij Ambt – Pekela" (SOP) uit de serie 2-9. vaak Jo k rijtuig 10. een op een platte wagen gebouwde bak met schuifdeuren. De DSM- of SOP-rijtuigen reden steeds geheel achteraan in de tram mee. Aangezien het gehele rijtuigkonvooi van maandag tot zaterdag in Ter Apel bleef staan, kon men hier dus rijtuigen van vier versthillnde maatschappijen zien.

Een ander belangrijk evenement was het vakantiekinderefeest in Winschoten, bij welke gelegenheid de Winschoter scholieren per tram naar Emmen reisden. Achter de tram van 10.20 h, maar soms ook als extra tram. kwam dan al het beschikbare personenmaterieel van OG met een PD-wagen voor fourage en bemand met een verpleegster voor eventualiteiten. versterkt met enige EDS-rijtuigen Ter Apel binnen. Twee EDS-locomotieven van de serie 13-17 stonden al te wachten op het emplacement van OG om de tram over te nemen. (De EDS wenste geen OG-locs op haar sporen!) De tram werd in twee delen gesplitst en kort na elkaar vertrokken beide delen met ieder een loc in de richting Emmen. Dit was nodig om de helling in de EDS-lijn bij Weerdinge met daarin de overweg van de spoorlijn te kunnen nemen. De door de EDS beschikbaar gestelde rijtuigen waren uit de serie 1-8, die met hun groene kleur zeer wel pasten bij de eveneens groene OG-rijtuigen. Omstreeks zes uur in de avond keerden de beide trams weer terug in Ter Apel, waar zij weer als een geheel door OG werden overgenomen en naar Winschoten werden vervoerd.

Het einde

Aangezien elders al meer is gepubliceerd over de hier genoemde tramwegmaatschappijen, kan hier worden volstaan met de vermelding dat de personentrams van de DSM op 16 oktober 1933 voor het laatst naar Ter Apel hebben gereden en dat bij de EDS in 1931 de tramdiensten gedeeltelijk werden vervangen door autobusdiensten. De perso-



Een lange OG-tram, bestaande uit loc 16, een bagagewagen en rijtuigen 23, 32, 26 en 28, wordt langs het perron gerangeerd; 23 juni 1940. Foto: J. Voerman (148.113).

nentrams van OG werden in 1936 vervangen door autobussen: betrekkelijk laat in verband met de verbetering van de straatweg tussen Ter Apel en Sellinger.

In 1936 kwam een fusie tot stand tussen de EDS en de D-SM: de EDS ging het gehele bedrijf exploiteren. Het tramstation van de EDS werd niet meer gebruikt en het tramverkeer (goederendienst) werd op het OG-emplacement afgehandeld.

Van belang is nog te vermelden, dat in die tijd de zogenoemde diertuintrams hebben gereden van Winschoten naar Emmen. voortbouwende op de ervaringen met de trams van de vakantiekinderefeesten, zoals reeds hiervoor beschreven.

Na mei 1940 werden de personendiensten Winschoten – Ter Apel door OG en Emmen – Ter Apel door de EDS hervat. In beginsel werd gereden volgens het schema waarmee de tramdiensten enige jaren daarvoor waren beëindigd. doch meer en meer aangepast. Ter Apel werd depot voor de dienst naar Emmen.

De tramlijn Ter Apel – Klazienaveen (van de DSM) werd in 1942 opgebroken. Na de Tweede Wereldoorlog is alleen de tramdienst Winschoten – Ter Apel nog tot in 1948 in dienst geweest. De lijn naar Emmen was aanzienlijk beschadigd en herstel had geen zin meer. □

OG-Ioc 20 met post-bagagewagen en twee rijtuigen is na aankomst uit Winschoten teruggezet naar spoor 3. Links op spoor 2 staat DSM-loc 19; 4 juni 1941.

Foto: H.G. Hesselink (171.7%)

