

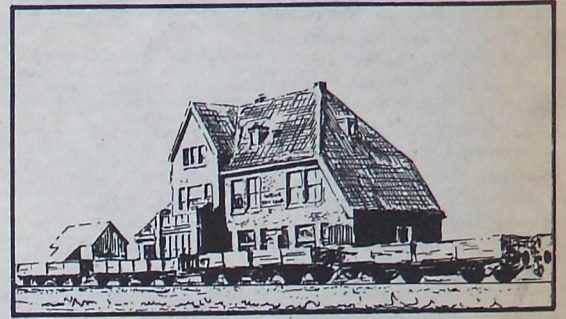
Het wel en wee van de Marnelijn



Aflevering 56

Door Jan Rittersma

Op 20 september 1839 werd de eerste spoorlijn in Nederland in gebruik genomen. Het was de lijn Amsterdam-Haarlem, van de eerste „Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij”. Bijna een eeuw later werd de spoorweg van Winsum naar Zoutkamp, de Marnelijn, in gebruik genomen. Intussen was er op spoorweggebied al het één en ander tot stand gekomen in Nederland, ook in Noord-Nederland. Immers, na 1839 werd de één na de andere spoorbaan - dikwijls feestelijk - in gebruik genomen. De stoomtrein veroverde Nederland ten koste van de diligence, de trekschuit en de paardetram. Zo ook in het Groningerland: In 1866 werd de lijn Groningen - Leeuwarden aangelegd. In 1870 kwam de rechtstreekse verbinding Groningen - Meppel tot stand. De ene spoorwegmaatschappij na de andere werd opgericht.



station Wehe - Den Hoorn naar oude ansicht.

Met 50 km/uur van Winsum naar Zoutkamp

In 1887 werd de Groninger Locaalspoorweg-Maatschappij, de GLS, opgericht, die in 1893 de lijn Sauwerd-Roodeschol in gebruik nam. Dan was er nog de WESTIG, de Spoorweg-Maatschappij "Woldjerspoorweg en Stoomtramwegen in Midden- en Noordelijk Groningen". Later werd de naam veranderd in "Woldjerspoorwegmaatschappij". De maatschappij exploiteerde de lijn Groningen-Slochteren-Weiwerd. In Weiwerd sloot deze spoorlijn aan op de lijn van de NOLS (Noordoosterlocaal-spoorwegmaatschappij), die o.a. de lijn Zuidbroek-Delfzijl in beheer had. Onder deze maatschappij ressorteerden ook de spoorlijnen Zwolle-Marienberg-Gasselternijveen, Almelo-Marienberg, Assen-Gasselternijveen-Stadskanaal en Stadskanaal-Zuidbroek. Dan was er nog de STAR (Groningsch-Drentsche Spoorweg-Maatschappij) voor de lijn Stadskanaal-Ter Apel-Rijksgrns. Tenslotte de lijn Groningen-Delfzijl, die in 1884 in gebruik is genomen.

definitieve concessie vóór de eerste maart was aanvaard. Ook nu bleven de gemeentebesturen niet achter. Zo zegden voor het waarborg-kapitaal toe: Ulrum f 35.000.—, Kloosterburen f 10.000.— en Leens f 25.000.—. Maar ook deze poging om de Marne aan een spoor te helpen mislukte. De concessie verviel, omdat het rijk weigerde de garantie te geven en de gemeenten in hun medewerking 'niet ver genoeg' gingen. Het duurde dan tot 1909 voor er weer nieuwe spoorwegplannen opdookten. Het waren plannen tot de aanleg van een spoorlijn van Baflo naar Ulrum. In 1911 zijn deze plannen in zoverre gewijzigd, dat het dan gaat over een spoorlijn van Winsum naar Zoutkamp. En weer gaan de gemeenten zich bereid verklaren daarin aandelen te nemen. Zelfs wijzen ze een vertegenwoordiger aan in de permanente commissie voor de aanleg van de Marnelijn.

Kruising met de wegen van Baflo naar Winsum en van Baflo naar Mensingeweer. Ten noordoosten van Eenrum buigt de baan in zuidwestelijke richting af, snijdt achtereenvolgens de weg van Eenrum naar Pieterburen en van Den Hoorn naar Wehe, om na laatstgenoemde snijding de richting in eene meer westelijke te veranderen en ten zuiden van Wehe langs te gaan. Na snijding met de weg van Wehesterbrug naar Wehe, wijzigt zich de richting in eene meer noordwestelijke strekking, daarbij nogmaals den hoofdweg van Winsum naar Ulrum kruisende. Vervolgens ten noorden van de buitenplaats Verhildersum is de richting geheel westelijk; loopt ten noorden van Leens (kruising van den weg Leens naar Grijs-sloot-Hornhuizen) ten noorden van "de Houw", ten noorden van Ulrum. Hier verandert de richting weer in eene zuidwestelijke (kruising met den weg Ulrum-Elens-Vierhuizen) en eindigt ten noorden van het Hunsingokanaal nabij Zoutkamp en nabij den weg van Vierhuizen naar Zoutkamp. De totale lengte dezer baanrichting bedraagt vanaf het station Winsum: 18.750 m., waarvan gelegen in de gemeente Winsum 5300 m., Eenrum 2825, Kloosterburen 675, Leens 4200 en Ulrum 5750 m. Behalve de nieuwgebouwde stations te Eenrum, Wehe, Leens, Ulrum en Zoutkamp, werd er nog een stopplaats of halte aangelegd aan de Breveweerweg tussen Ulrum en Leens.



Winsum - Zoutkamp v.v.

Alle hierboven genoemde locaalspoorwegen, de GLS, de WESTIG, de STAR en de NOLS, met de vele andere locaalspoorwegen in den lande opereerden naast of in samenwerking met de twee grote spoorwegmaatschappijen. Dit waren de H.S.M. (Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij) en de S.S. (Mij. tot Expl. van Staatsspoorwegen) terwijl volledigheidshalve ook nog de S.N. (Staat der Nederlanden) genoemd moet worden. Samenwerking tussen H.S.M. en de S.S. hebben er in 1937 uiteindelijk toe geleid dat de N.S. (N.V. Nederlandsche Spoorwegen) werd opgericht. Een N.V., die uiteindelijk alle, toen nog bestaande locaalspoorwegen heeft overgenomen.

Uiteindelijk worden de plannen overgedragen aan de G.L.S., de Groninger Locaal Spoorweg-Maatschappij, die al sinds 1893 de lijn Sauwerd-Roodeschol exploiteerde. De maatschappij was gevestigd te Groningen, Herman Colleniusstraat 48 en had als directeur de heer Ir. W.K. van Oort, en als commissaris o.a. de heer R.P. Dojes te Uithuizen. De heer Van Oort was Ingenieur en was één der ontwerpers van de Marnelijn, zoals de spoorlijn uiteindelijk is uitgevoerd. Langzamerhand komt er wat schot in de zaak. Op 21 mei 1917 schrijft Ir. van Oort aan de Griffier van Ge-deputeerde Staten o.a.: „Nagenoeg alle terreinen, benodigd voor den aanleg, zijn gekocht en betaald. Vertraging bij den aanleg ontstond, omdat enkele onteigeningsprocedures liepen en ten tweede als gevolg van den oorlogtoestand, waardoor niet alle bouwmaterialen kunnen worden verkregen. Met de verdubbeling van een gedeelte baan tusschen Winsum en Baflo is een begin gemaakt. Met de inrichting van een stapelplaats nabij Ranum werd begonnen. Dat werk omvat o.a. eene omlegging van het Temmaar, het bouwen van eene duiker in het omlegde Temmaar, het maken van een gedeelte aardebaan, het leggen van sporen en wissels en het bouwen van een materialenloods", tot zover Ir. v. O.

De Marnelijn is in een hoogst ongelukkige tijd aangelegd: vanwege de oorlogstoestanden van W.O. I waren de materialen zeer duur.

Was de eerste begroting in 1912 ongeveer een miljoen gulden, tien jaar later bleken de uiteindelijke kosten f 2.341.381,73 te bedragen. Maar goed, het Marneboemeltje pufte: 18 kilometer heen en 18 kilometer terug. Het vervoerde alles... maar langzaam, niet sneller dan 50 km/uur. Dit was één van de vele bepalingen in de Overeenkomst betreffende de Spoorweglijn Winsum-Zoutkamp tussen het rijk (waarvan Ir. C. Lely, als min. van Verkeer en Waterstaat de vertegenwoordiger was) enerzijds en de Groninger Locaal Spoorweg Maatschappij anderzijds. Officieel stond deze snelheidsbepaling als volgt in deze overeenkomst: Art. 20 „Het vervoer op den spoorweg zal door middel van stoomkracht en met geene grotere snelheid dan 50 km/uur geschieden".

Hert zal u duidelijk zijn dat in de 19e-eeuw op spoorweggebied heel wat gepresteerd is. Een enorme ontwikkeling, die Nederland tot in de verste uithoeken gemakkelijker bereikbaar maakte. Er is nog een reden waarom we u, alle afkorting en jaartallen ten spijt, in het kort deze ontwikkeling, en vooral de gang van zaken hier in het noorden, beschrijven. Want, toen alle spoorlijnen in Nederland reeds in gebruik waren, werd op 1 april 1922 de spoorlijn Winsum-Zoutkamp in gebruik genomen.

De ontwerpers hadden oorspronkelijk een begroting opgemaakt op basis van opgedane ervaringen, zoals de aanleg van de lijn Sauwerd-Roodeschol, de Noordoosterlocaalspoorwegmij, alsmede bij het ontwerpen van de lijn Roodeschol-Appingedam! De globale raming in dezen was f 50.000.— per kilometer. In 1912 bedroeg de uiteindelijke begroting van de Marnelijn f 1.057.000.—, inclusief bevestigingen, gebouwen, stations, etc. Op 1 april 1922 was het dan uiteindelijk zover: na jaren van plannen maken en onderhandelen kon de Marnelijn in exploitatie genomen worden. Het werd een ingebruikneming zonder feestbetoon!

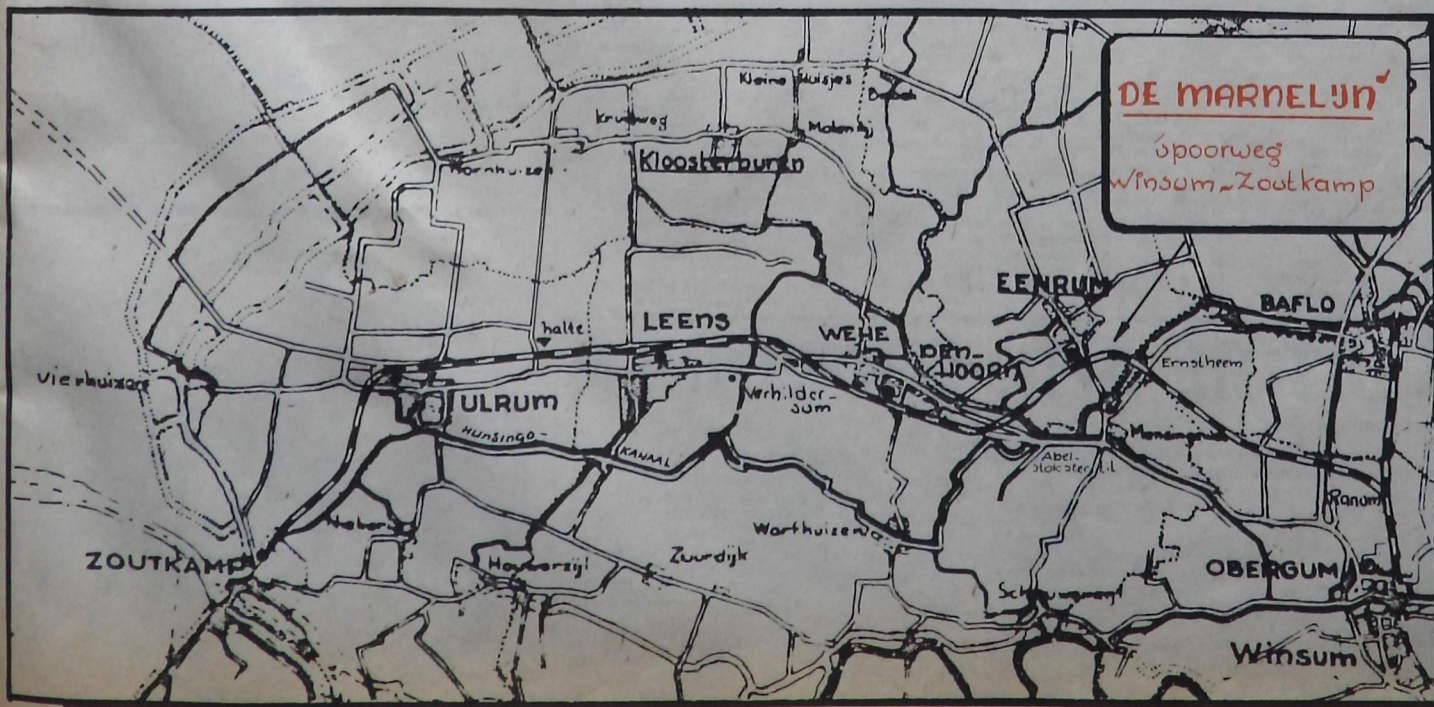
Een andere bepaling was dat "een door de Minister van Verkeer en Waterstaat te bepalen aantal wagens voor het vervoer van goederen en vee bestemd, moeten zo ingericht worden, dat daarmede krijesvolk, paarden en oorlogstuig kunnen vervoerd worden" (Art. 21).

En tenslotte nog Art. 22 uit de Overeenkomst: „Zowel des daags als des nachts zullen de treinen moeten loopen. Indien zoodanige dagtreinen, minder dan f 0,60 en zoodanige nachttreinen minder dan f 0,95 per treinkilometer opbrengt, met een minimum van 50 treinkilometers, wordt het verschil door den Staat bijbetaald".

Welnu, de Staat bleef bijbetalen. Rendabel is de Marnelijn helemaal niet. De aandelen geven geen dividend. Van terugbetaling der voorschotten is geen sprake. De gemeenten, die voor het spoor hebben moeten lenen, zitten op zware lasten. Wat was daarvan nu eigenlijk de reden? Een der oorzaken, was de

opkomst van het wegverkeer. Vóór 1800 kende men praktisch nergens verharde wegen. In het Groningerland zeker niet. De eerste verharde weg in de provincie was de rijksweg van de Stad naar De Punt. Deze aanleg werd in 1824 voltooid. De provincie legde haar eerste weg in 1835, de weg van Onderdendam naar Warfium. Ook de gemeenten begonnen langzamerhand het nut van verharde wegen in te zien. De gemeente Leens komt als eerste Groninger gemeente de eer toe, de eerste verharde gemeenteweg te hebben aangelegd. In 1840 kon de verharde weg van Abelstoksteril naar Wehe in gebruik worden genomen. Na deze weg volgden meer verharde wegen, ook in het Marnegebied. Goede wegen deden het gebruik van fietsen, auto's, vrachtwagens en bussen toenemen. Langzamerhand verdwenen de puin- en macadam („makaodam") wegen. In die tijd kwam ook het goederenvervoer per auto in zwang; en vooral na de Wereldoorlog van '14-'18 heeft zich dat goederenvervoer snel ontwikkeld, evenals het later gekomen personenvervoer per autobus. Een en ander gaf een hevige strijd tussen stoom en benzine. Terwijl elders deze strijd reeds in volle gang was, moest de Marnelijn nog aangelegd worden. U begrijpt het waarschijnlijk al, de spoorlijn door het Marne land had de eerste slag reeds verloren. Zestien jaar heeft de Staat de moeizame gang over de Marnelijn gevolgd. Het was en bleef onrendabel.

De geschiedenis van de Marnelijn is een bijzondere, en bovenal een langdurige geschiedenis. Een historie, die feitelijk al in 1877 is begonnen. In het gedenkboek "1841-1941" van de Vereniging tot bevordering van landbouw en nijverheid te Leens, schrijft de heer J.N. Spoelstra o.m. het volgende: „Over het spoor in de Marne is voor 1922 heel wat te doen geweest. Reeds in 1873 was het door het rijk concessie verleend aan de heren S. baron van Heemstra te Hillegom, E.E.J. Kuinders en D.S.A. Docen te Amsterdam, tot het aanleggen van buurtspoorwegen in het noorden van de provincie Groningen. Zowel de provincie als de gemeenten werden in de onderhandelingen betrokken, met als resultaat, dat de provincie f 150.000.— subsidie toezegde en de gemeente Ulrum, Leens, Kloosterburen f 9.—, f 6.— en f 6.— per inwoner toezegden, terwijl het rijk de kapitale bijdrage van f 2.100.000.— in het uitzicht stelde. In 1877 werd de concessie echter weer ingetrokken. Vier jaar later volgde de oprichting van de naamloze vennootschap „Spoorweg Hunsingo", die van de provincie de toezegging ontving van een procent garantie van een kapitaal van f 2.000.000.—, gedurende 25 jaar, onder deze voorwaarde, dat de staat der Nederlanden en de gemeenten twee procent zouden garanderen en de



Stilzweigend pufte „De Marne-express" in oktober van het jaar 1938 voor het laatst over de 'stalen weg' tussen Winsum en Zoutkamp. „Bijna voor 't laatst", moeten we zeggen, want in juni 1940 verschijnt het boemeltje op de intussen roestende rails. In die tijd was ons land door de Duitsers bezet. De invoer van vele artikelen stagneert. De benzinevoorraden zijn ontoereikend om het in ons land tot grote ontwikkeling gekomen verkeer volledig in stand te houden. Ook het busverkeer van de inmiddels opgerichte N.V. Marnedienst te Zoutkamp, moet aanzienlijk beperken. Het verkeer naar de Stad stagneert. Daarom komt het spoor terug. Een laatste opleving. Slechts enkele jaren heeft dit treinverkeer op de Marnelijn stand gehouden. Toen heeft de Duitse bezetter er definitief een eind aan gemaakt: hij had de spoorstaven elders nodig. De rails werden opgebroken en slechts het kale balastbed bleef als een dood slingerend lint in het Marnegebied achter. Er zijn dus nooit nieuwe rails gelegd. De N.S., die in 1938 de lijn had genaast, zag ook na de Tweede Wereldoorlog geen brood meer in de Marnelijn. In de naoorlogse jaren werden de sporen van het spoor langzaam maar zeker uitgewist. Echter nog niet geheel. Zelfs nu nog zijn de laatste resten als "spoorruimenten" in het landschap aanwijsbaar. De stationsgebouwen te Leens en Ulrum zijn nog aanwezig. De stations van Wehe-Den Hoorn en Eenrum zijn afgebroken. In 1977, het vorig jaar dus, brandde het station van Zoutkamp af. De Halte bij de Breveweerweg is allang verdwenen, samen met het huisje dat er bij stond.

Wanneer u over de nieuwe provinciale weg van Mensingeweer naar Ulrum rijdt, volgt u vanaf Abelstoksteril — halverwege Mensingeweer en Wehe-Den Hoorn — het tracé van de verdwenen spoorweg. Vanaf Abelstok tot Ulrum volgt de nieuwe weg het oude spoorbaantracé. Uiteraard kruiste de spoorweg diverse maren en tochten; het Temmaar, de zuidtocht bij Ranum, de Snaphaansrocht (op de grens van de gem. Baflo en Winsum), kanaal Baflo-Mensingeweer, de Eenrumtocht, het Hoornse Maar, de Westerhouwster-, de Ulrumer- en de Vierhuistertocht. De meeste kruisingen bestonden uit duikers. Er waren drie vaste spoorbruggen. Onder Eenrum zijn de resten van twee van deze spoorbruggen nog te zien. Deze gemetselde brughoofden maken de korte bestaans-geschiedenis van de inmiddels allang verdwenen Marnelijn, nog tastbaar.